

LA VIE AU GRAND AIR



Publications Pierre Lafitte & C^{ie}
Je sais tout • Fermes & Châteaux • Femina
Musica • Jeunesse • La Vie au Grand Air
9 et 11, Avenue de l'Opéra • Paris

Le saut de l'Homme et le Saut du Cheval

(Voir dans ce numéro l'article du Major Sauvage)

Abonnements :
Paris et Départements " " " 24 francs.
Etranger " " " 28 " "
Téléphones 260-52, 280-56, 254-88

LES VRAIES VOITURES DE GRAND TOURISME



VINOT DEGUINGAND

2 & 4 Cyl 12 & 60 HP



29^e Quai National PUTEAUX (Seine)

Lire **MUSICA**

CYCLES ET AUTOMOBILES

GLADIATOR

DÉMANDEZ LE CATALOGUE

Direction au **PRÉ-SAINT-GERVAIS (Seine)**

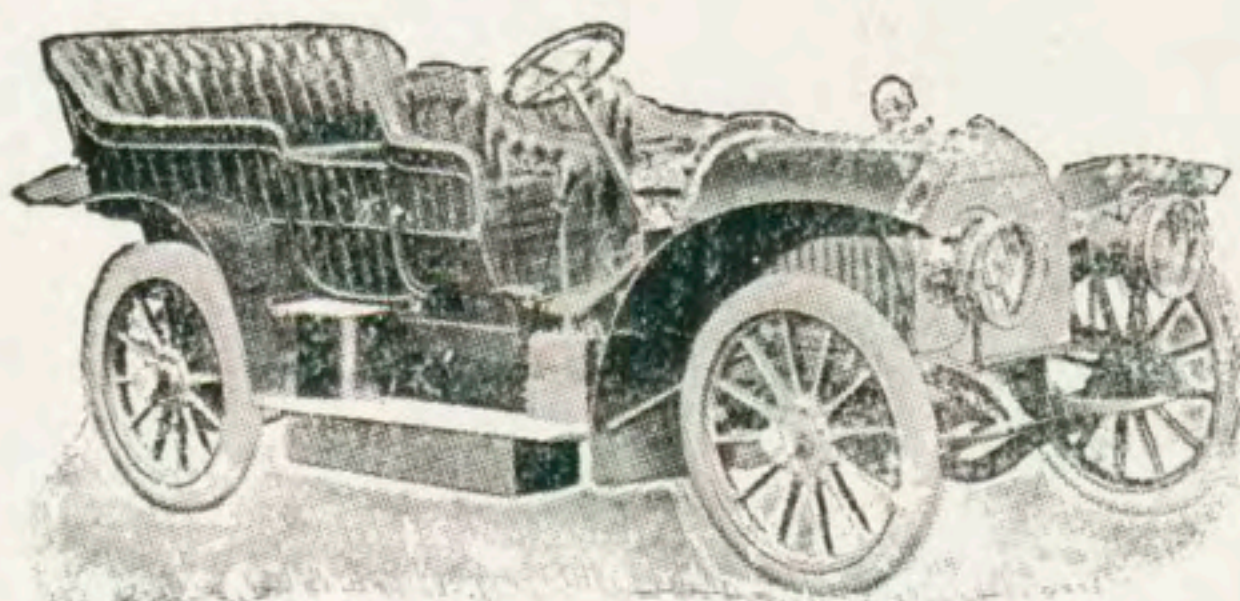
Magasins de vente à Paris : 62, avenue de la Grande-Armée - 18, boulevard Montmartre.

L'idéal du grand touriste,

c'est la Voiture

BERLIET

La grande victorieuse en 1905



Détient le record de la consommation

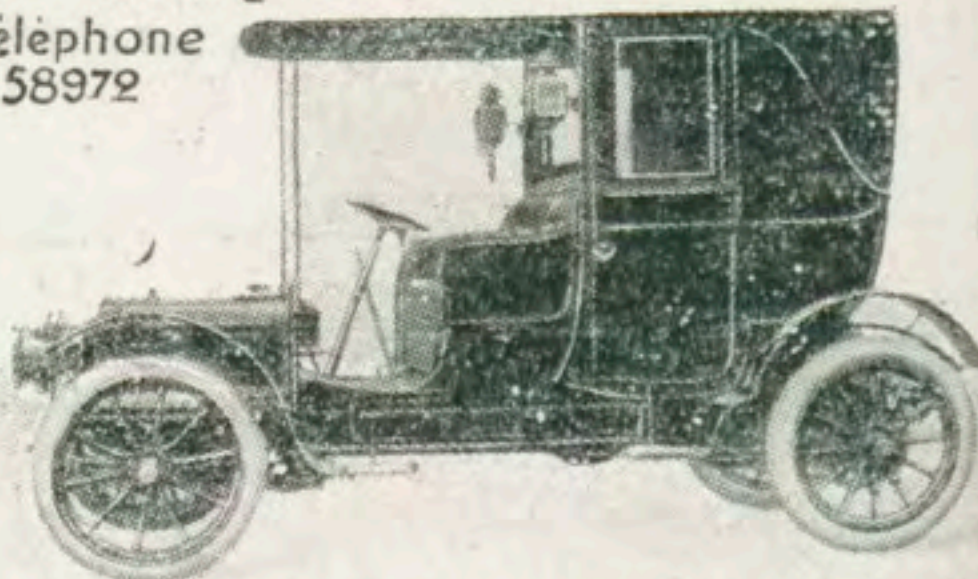
MÉDAILLE D'OR AU SALON

Siège Social : 12, Chemin des Quatre-Maisons & LYON

AUTOMOBILES ÉLECTRIQUES **DININ** VOITURES DE VILLE

A. DE MASSOL & C^{ie}
Seuls Concessionnaires pour la France
59, Rue de la Boétie. PARIS

Téléphone 58972



VOITURES DE TOURISME
PANHARD-LEVASSOR-DELAUNAY-BELLEVILLE
ET TOUTES GRANDES MARQUES

Cycles

SAVING

Détenteur, avec POULAIN, des :

Championnat de France
Championnat du Monde

13, Rue Corbeau, PARIS

La Semaine Comique, par Henriot.



— Crebleu!... quel enfant insupportable!
— Il crie tout le temps, ce n'est pas ma faute.
— Dites-lui que s'il continue de hurler comme ça je me servirai de lui comme trompe pour mon automobile.



— Ne craignez rien, chère amie... d'abord, si nous avions la guigne de rencontrer un tramway, vous amortiriez le coup.



Je vous demande si vous êtes trompophobe ou trompophile?
— Criez plus fort... je suis sourd!



Tombés de ballon en plein Pôle Nord:
— Sacrebleu... nous ne reconnaissons plus la route! et personne à qui demander le chemin!

COMPTOIR BISONTIN
E. Maillot
38, rue Ch. Nodder, BESANÇON (Doubs)
FABRIQUE D'HORLOGERIE EN TOUS GENRES
Vente directe au particulier. — Exportation
Demandez le Catalogue illustré contenant
Chronomètres, Montres artistiques, Pendules,
Réveils, Bijouterie. — Maison de confiance

Pneumatiques-cuir
Samson
Breveté S.G.D.G.
Antidérapants imperforables
aussi bons pour la route que pour la ville
10, rue François-I^{er} PARIS
Adr. Télégr. Pneussans
Maisons à Berlin, Boston, Bruxelles, Chicago, Genève, Londres, New-York, Vienne, Milan.
Téléph. 544-33

OLTAIRE articulé avec Tablette
pour MALADE OPPRESSÉ
PONT
Fabricant breveté s.g.d.g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX
PARIS - 10, Rue Hauteville, 10
près l'Ecole de Médecine
Plus HAUTES RÉCOMPENSES à toutes les Expositions.
OI FRANCO du CATALOGUE contenant 425 fig.

IMPERFORABLE Pneu Cuir **SANS PEUR** Pneu Cuir ANTIDÉRAPANT
RÉSISTANCE INCOMPARABLE GARANTIE
BEAU & C^{ie} 171, Cours Lafayette, 19, Av. de la Gde-Armée, LONDRES, BRUXELLES, STRASBOURG, MILAN

En enlevant le plus possible de frottement, les **VACUUM MOBILOILS** permettent que le maximum de force motrice soit appliqué à la propulsion d'une voiture ou d'un canot.
VACUUM OIL COMPANY
Société Anonyme Française
Usine à Rouen. 34, rue du Louvre, Paris.

HERNIE GUÉRIE
par le Nouveau BANDAGE MEYRIGNAC
Accepté par la Société de Chirurgie de Paris.
Recommandé par les Membres du Corps Médical.
Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le corps; supprime le ressort du dos et le sous-cuisse. Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne. Par sa pression constante il mène à la guérison. Env. Catalogue.
MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Honoré, Paris.

AVANCES
immédiates
DE CAPITAUX
sur TITRES
SUCCESIONS
HYPOTHÈQUES
NU-PROPRIÉTÉS
et autres garanties sérieuses.
BANQUE CENTRALE
14^e année. de PRETS
48, rue de Londres, Paris.
Téléph. 294.68.

PRENEZ GARDE, Madame
vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROIDINE BOUTY**, et votre taille restera ou deviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le **LABORATOIRE** 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10^f.
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.
— Avoir soin de bien spécifier : **Thyroidine Bouty**.

PARFUM **FLORAMYE**
L.T. RIVER
PARIS

SOINS, HYGIÈNE
Demandez le catalogue franco de la nouvelle ceinture pour l'ÉVENTRATION et combattant l'OBESITÉ — du nouveau tissu à jours pour les VARICES supprimant la chaleur et les démangeaisons, et où vous trouverez CORSETS de toilette ainsi que pour le REDRESSMENT DE LA COLONNE VERTÉBRALE — les BRAS et JAMBES artificiels, avec les derniers perfectionnements, tous les genres de BANDAGES HERNIAIRES. Les appareils d'hygiène, douches, injecteurs, coussins, alèses, urinaux, etc., etc.
DES DAMES SONT À LA DISPOSITION DES CLIENTES
S'adresser chez **C. CHANSON**, fabricant, breveté S.G.D.G.
148, Rue de Rivoli, PARIS — Téléphone 215-12

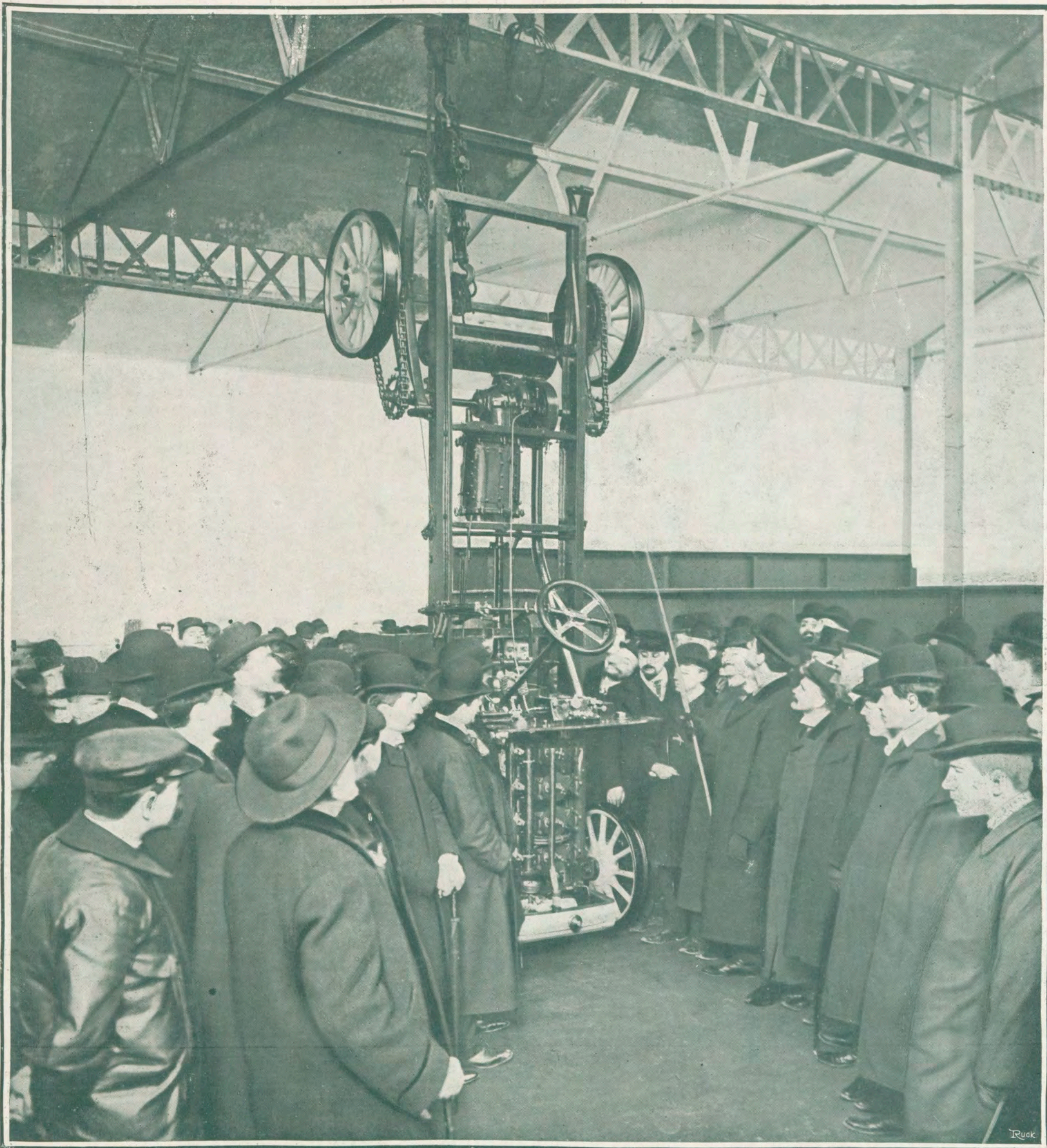
SANTAL MIDY
Inoffensif.
Supprime Copahu, Cubébe, Liquides astringents.
GUÉRISON RADICALE
et rapide des maladies contagieuses; très efficace dans les maladies de la vessie: cystite du col, catarrhe, hématurie.
113, faub. St-Honoré, PARIS

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements 24 fr.
Etranger 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

23 Mars 1906 N° 393
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & C^{ie}
9 et 11, avenue de l'Opéra, PARIS Téléph. 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & C^{ie}, 4, rue Scribe, Paris

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne 2 fr.
La Page 600 fr.
Encartage 750 fr.



M. C. Faroux.

UNE CONFÉRENCE AUX USINES PANHARD-LEVASSOR

Notre collaborateur C. Faroux, qui a fait plusieurs conférences dans les grandes usines françaises d'automobiles, en a clos la série par une visite aux établissements Panhard-Levassor. Cette photographie le représente expliquant à ses nombreux auditeurs les détails de construction d'un châssis, ingénieusement suspendu au plafond du hall. Une assistance fort assidue a suivi cette série de conférences, qui constituait une véritable histoire de l'industrie automobile française actuelle.

L'Industrie Italienne et la Saison Sportive 1906

Les constructeurs italiens qui sont en grand progrès, auront, cette année, grâce à la générosité du chevalier Florio et à l'initiative de l'A. C. de Milan, l'occasion de manifester leur vitalité. Causes de leur prospérité. Un alléchant programme de grandes épreuves.



La Coupe de l'A. C. de Milan pour un circuit italien de 4000 kilomètres.

Cette prospérité de l'industrie de l'automobile, qui pose tant de problèmes délicats, qui exige tant de recherches, s'adapte

C'est, dans l'économie de l'industrie automobile, un des faits les plus surprenants que le « boom » de la construction italienne. Elle fait aujourd'hui figure exceptionnellement brillante, et ses produits jouissent d'une excellente renommée. Dans cette surprise que nous en éprouvons, il n'y a qu'un effet de première impression, qui ne doit pas tarder à disparaître devant les raisons d'un succès entièrement mérité. Les sportsmen comme les constructeurs italiens y trouvent la juste récompense de leurs ardens efforts.

heureusement au génie latin. C'est un domaine de l'activité humaine où, comme nulle part ailleurs, l'intuition audacieuse, l'instinct mécanique triomphent de la science patiente. Précisément parce que la théorie en est encore assez mal connue, le moteur à explosions, avec ses multiples applications, séduit les tempéraments artistes. L'imagination de l'inventeur se peut alors donner libre carrière, et c'est là une raison essentielle de notre propre succès comme de celui des Italiens.

Ceux-ci sont presque des ouvriers de la dernière heure; mais, au rebours de ceux de l'Évangile, ils sont promptement venus à hauteur de ceux qu'ils avaient devancés sur le terrain rebelle. Ils n'ont utilisé ce qu'on avait fait en dehors d'eux que pour en tirer des indications fécondes, et n'ont pas tardé à fournir aux problèmes les plus ardues d'excellentes solutions qui leur étaient personnelles. Les voilà aujourd'hui parvenus au premier rang, et les deux seurs latines mènent le train dans l'ardente lutte des diverses industries nationales.

Au-delà des Alpes, tout autant et peut-être même plus que chez nous, l'influence heureuse de la course de vitesse s'est manifestée. Une victoire peut-être inéprouvée dans la première Coupe Florio, où la Fiat de Lancia triomphait d'un concurrent redoutable, une seconde victoire de l'Italia de



La route de la Targa Florio avant Termini.

C'est sur les routes pittoresques et accidentées de la Sicile que se disputera cette belle épreuve.

Raggio, qui battait un lot d'incomparable valeur, autorisèrent tous les espoirs et réveillèrent des énergies insoupçonnées. Et voici que, dans la haute Italie, les grandes usines surgissent comme par enchantement, soutenues par de très gros capitaux, et ainsi qu'on l'a souvent constaté dans la vie économique, les débouchés paraissent s'accroître à mesure qu'augmente la production.

De cette puissance industrielle nouvelle de la haute Italie, c'est sans doute l'Allemagne qui paraît avoir le plus à craindre. Il serait sans doute intéressant d'analyser et de restituer, autant qu'il est possible de le faire dans le cadre restreint d'un article comme celui-ci, les facteurs, non seulement matériels, mais moraux, des progrès de l'industrie automobile italienne.

Le premier de ces facteurs, ce sont les dons de la nature. Le Piémont et les provinces avoisinantes constituent un sol d'une richesse sans pareille. Au point de vue des forces hydrauliques, ce pays est incomparable, et par là, les constructeurs sont dans une position éminemment favorable.

En second lieu, le bas prix de la main d'œuvre est une des conditions essentielles du succès des grandes entreprises industrielles. Sous ce



La route avant Isnello.

Pour le moment, on y rencontre plus de diligences que d'automobiles.

La Vie au Grand Air

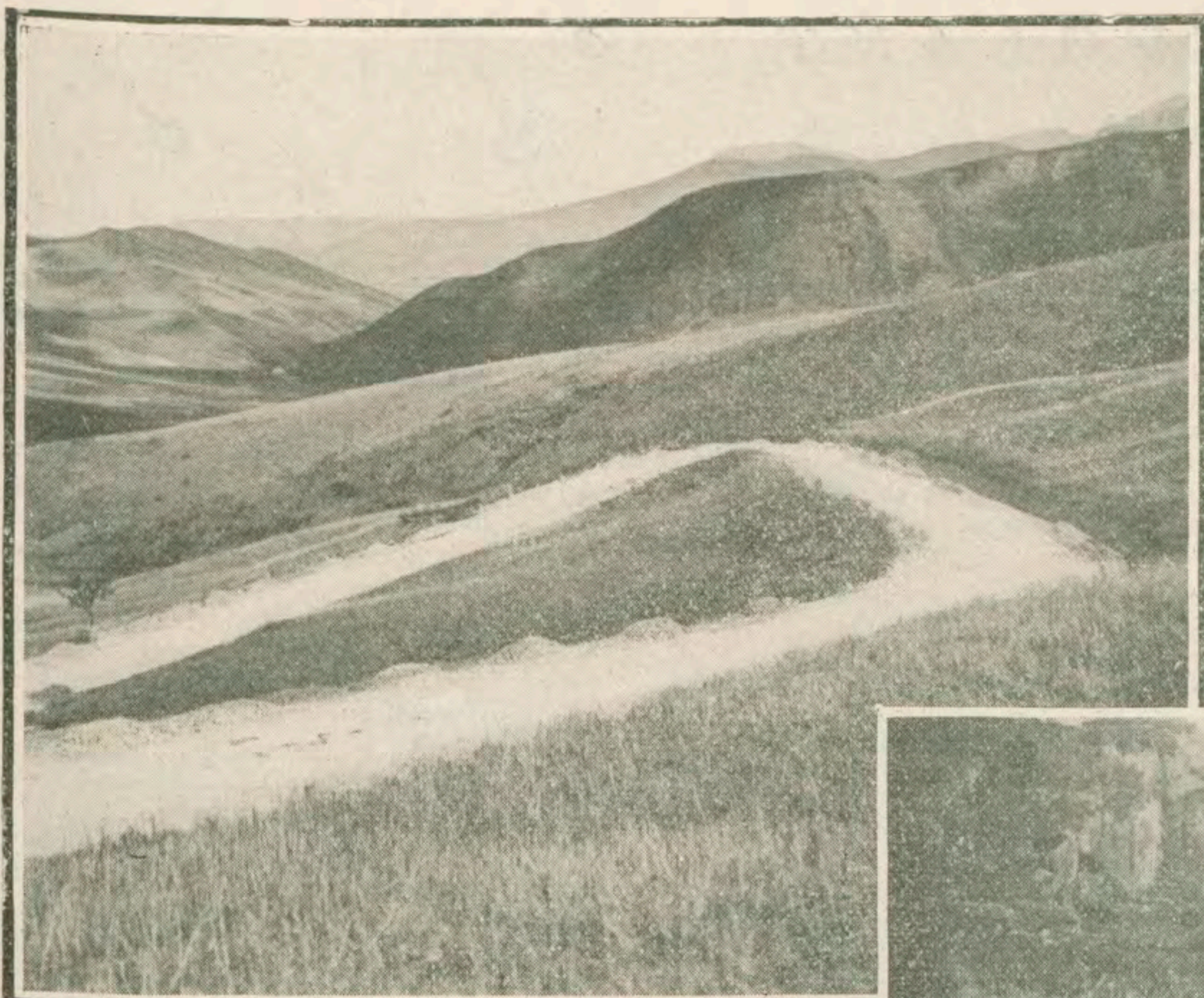
avec laquelle elle s'est développée, sa bonne organisation, la rareté chez les ouvriers des vains préjugés contre le machinisme, la hardiesse des capitaux, l'esprit d'initiative chez les chefs d'entreprise et les employés supérieurs, toujours à la recherche des améliorations techniques.

C'est ainsi que, *volens aut nolens*, la race saxonne est contrainte de s'incliner devant la supériorité latine, en tout ce qui touche à la construction automobile. C'est que les ouvriers français et leurs frères italiens sont les premiers du monde. Ils conservent entre eux les éléments d'audace et d'énergie qu'ils avaient puisés dans leur origine commune. Ces qualités n'ont fait que s'accroître, et ceux d'aujourd'hui, libérés des contraintes traditionnelles, ne sont plus imbus que d'un même principe : à savoir que tout homme est le maître de sa destinée.

La saison sportive italienne 1906 s'annonce sous les plus heureux auspices

Si nous mettons de côté la France, avec les deux formidables épreuves que sont le Grand Prix de l'Automobile Club de France et le Circuit Européen, il serait permis de dire que le centre du sport automobile en 1906 sera en Italie.

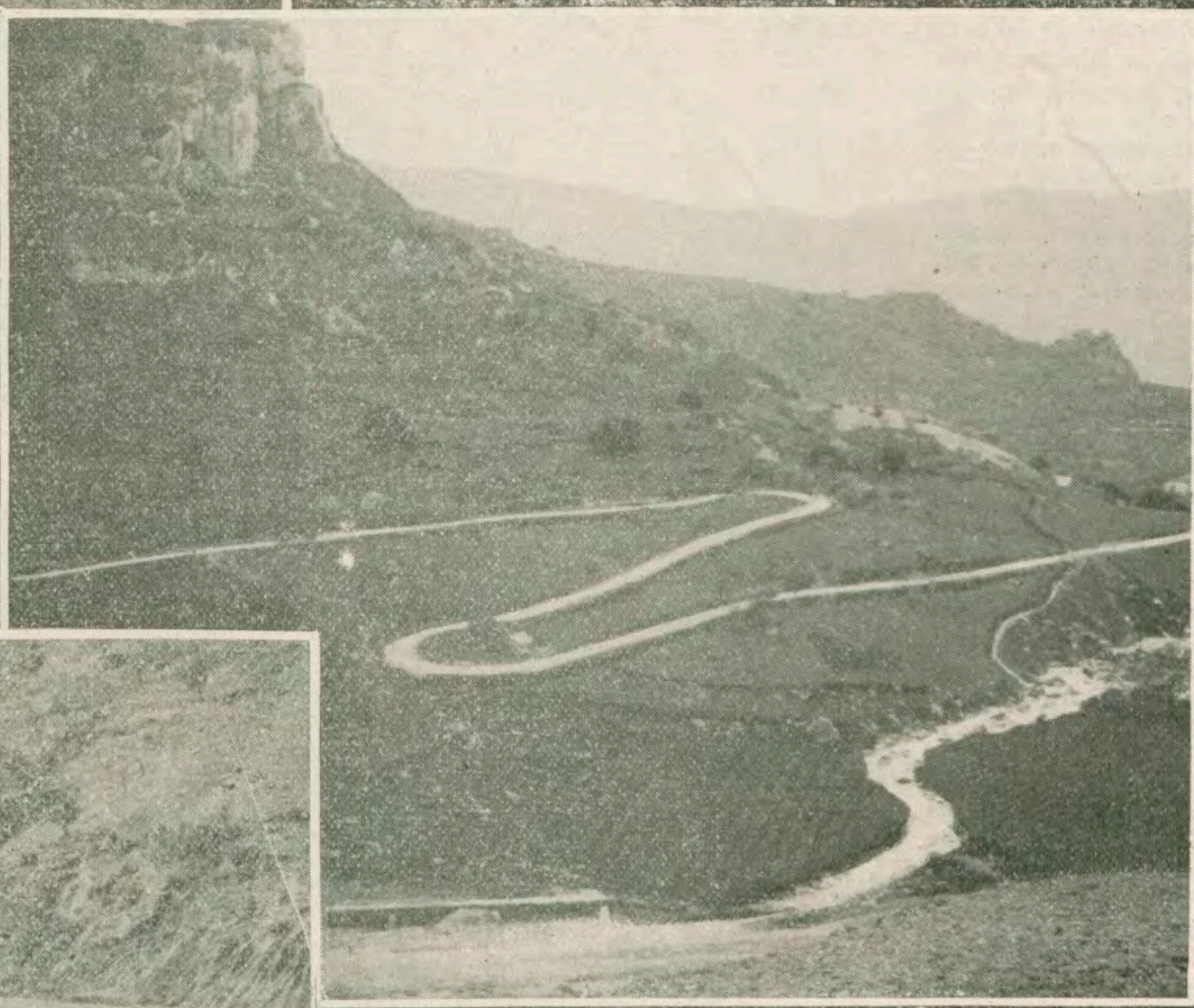
C'est d'abord la Targa Florio, qui doit être courue en Sicile



Un virage près de Castellana.
Rappelle assez le Circuit d'Auvergne.

rapport, nos rivaux transalpins sont exceptionnellement bien placés, et, par une heureuse adaptation des modernes procédés de travail, se trouvent très favorisés.

Placés dans un milieu favorable, doués eux-mêmes des plus belles qualités, les Italiens en ont tiré le plus merveilleux parti. Il serait enfantin de n'y voir que



Dans la vallée de Caltavuturo.

Une série de lacets qui exigeront de la prudence.

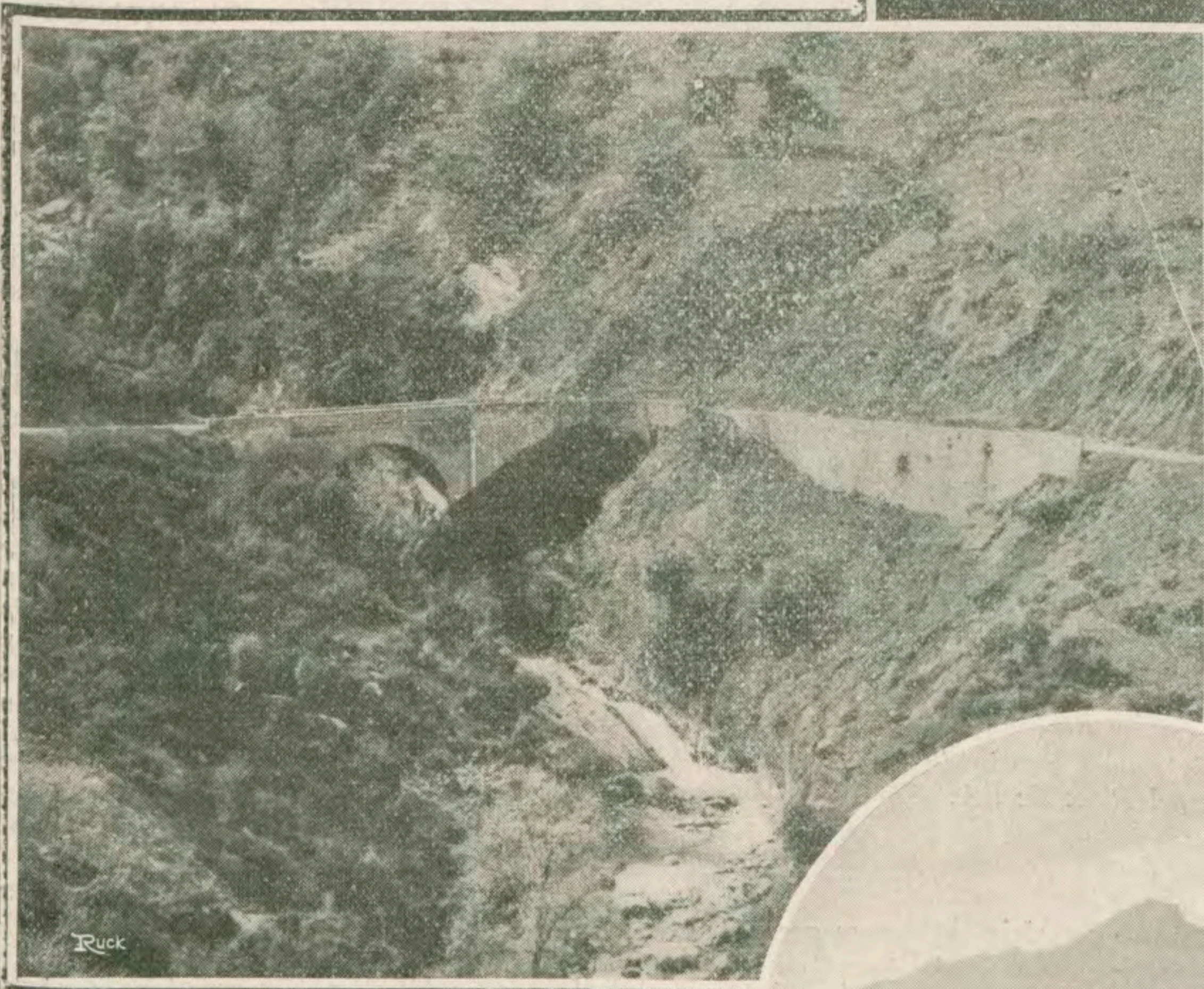
Le 6 mai prochain, sur un circuit fermé situé aux environs de Palerme. Elle est réservée aux véhicules de tourisme dont le prix du châssis est inférieur à 20.000 francs.

Cette épreuve, qui doit remporter le plus franc succès, est due à l'initiative du chevalier Vincenzo Florio, qui veut faire de Palerme le centre de manifestations sportives italiennes. Le généreux sportsman semble d'ailleurs en voie de réussir parfaitement. Nous aurons ensuite :

La Coupe d'Or de l'Automobile club de Milan, grande épreuve d'endurance, organisée par l'A. C. de Milan, qui se disputera sur un circuit de 4.000 kilomètres environ. L'honneur de la conception en revient à MM. Guastalla et Weillschott qui ont également assumé la tâche délicate de l'organisation : ils y font preuve de qualités remarquables. Le tracé traverse toute l'Italie du Nord et descend jusqu'à Naples. Enfin, la Coupe Florio qui vit l'an dernier la révélation des Itala sera courue, en 1906, sur un circuit de moindre périmètre et plus accidenté que celui de l'an dernier. Cette course, avec le Grand Prix de l'A. C. F. et la Coupe Vanderbilt, complète un trio d'épreuves splendides.

Ce sont là trois grandes manifestations, toutes richement dotées de prix en espèces : Targa Florio, 50.000 francs; Coupe d'Or, 120.000 francs; Coupe Florio, 50.000 francs. A côté d'elles, nombre d'épreuves secondaires fourniront à l'industrie italienne l'occasion de se manifester.

C. FAROUX.



Dans la montagne, avant Isnello.

Un virage assez sec, sur un pont assez étroit, et au-dessous, un ravin où coule un torrent.

l'effet de phénomènes passagers et secondaires; le vraies causes du progrès de nos frères latins sont autrement profondes. Leur état-major d'industriels constitue une sélection d'énergies que développe encore l'influence du milieu, de ce milieu neuf où tout croît vite, où le travail et la hardiesse intelligente peuvent espérer gagner rapidement une plus belle récompense, et plus enviable que dans un pays où la concurrence est infiniment plus âpre. Si l'on veut entrer dans le détail, il convient d'admirer la souplesse de l'industrie italienne, la rapidité



La ligne d'arrivée à Termini.

La route est superbement droite, mais demande à être refaite.

AU VOLANT BARAS

Par C. FAROUX

Paul Baras, qui fut un coureur cycliste d'excellent ordre, remporta Paris-Roubaix à motocycle, puis finit trois fois second, une fois premier dans quatre grandes courses internationales. Son tempérament, tout d'audace et d'énergie, a séduit Brasier, qui lui confie pour le Grand Prix de l'A. C. F. une de ses fameuses voitures

C'est pas sans un certain sentiment de satisfaction que les passionnés des grandes courses automobiles ont appris la prochaine rentrée de Paul Baras, qui n'avait point couru au cours de la saison sportive de 1905. Baras est considéré, en effet, à juste titre, comme un des rois de la vitesse, et son adresse comme son habileté sont légendaires. Nous allons retracer rapidement les principales étapes de sa brillante carrière.

Un champion Comme beaucoup d'autres, Baras est venu à l'automobile par le cycle, suivant en cela une progression assez naturelle. Il fit plusieurs saisons et remporta de nombreuses épreuves, soit à bicyclette, soit à tricycle, et, sur ce dernier instrument, son habileté tenait de l'acrobatie. Au cours des deux années 1894 et 1895, Paul Baras réussissait à se classer en bon rang dans la pléiade des champions, et certains vieux habitués des vélodromes se souviennent encore de ses belles victoires, remportées grâce à une énergie sans limites, sur Barden, Linton et Médingier. C'était un coureur aimé des « populaires », et le vélodrome de l'Est était sa piste de prédilection. Ajoutons que Baras remporta, une année, le Championnat de France tricycles.

Une chute assez sérieuse contraignit Baras à abandonner le cyclisme, mais son audace, sa précision, son habileté trouvèrent leur emploi dans le nouvel instrument de locomotion, le motocycle, dont le génie de de Dion-Bouton venait de faire un avaleur de kilomètres. Sur la machine à trois roues, Baras ne tarda pas à s'imposer au tout premier plan, comme le rival le plus dangereux des Bardin, des Marcellin, des Béconnais, des Teste, etc... Enfin, en 1900, notre héros trouvait, dans Paris-Roubaix, l'occasion de réaliser une prouesse merveilleuse. Il abattait, en quatre heures, les 280 kilomètres qui séparent les deux villes, réalisant ainsi une moyenne horaire de 70 kilomètres, réellement stupéfiante, si l'on veut bien tenir compte de ce que la route n'était point gardée comme aujourd'hui, et qui prend encore plus de signification si l'on songe au mauvais état des légendaires chaussées pavées du Nord.

Les débuts d'un futur champion L'année suivante, Baras quittait le motocycle pour la voiture légère. Ses débuts sur le nouvel engin furent brillants et démontrèrent jusqu'à l'évidence les sérieuses qualités de l'homme. Il se classait, en effet, second de sa catégorie dans la course Paris-Bordeaux, pour laquelle le premier du classement général, on s'en souvient, était l'étonnant Henri Fournier.

L'année suivante, la première épreuve de l'année était le Circuit du Nord à l'alcool : Baras était en posture de se bien classer quand il fut victime d'une chute qui mit son véhicule hors d'usage.

Puis, ce fut Paris-Vienne. Baras s'y classait second encore, précédé par l'imbattable Renault, mais il terminait premier du classement général à l'alcool.

Décidément voué à cette place de second dans l'ensemble, Baras terminait encore au même rang dans la première étape de Paris-Madrid, qui fut d'ailleurs la seule courue, en raison de l'interdiction gouvernementale

survenue.

Le deuxième Circuit des Ardennes devait enfin voir le triomphe de Baras dans sa catégorie. Il mena sa Darracq à la victoire avec une maestria superbe.

En 1904, Baras pilotait encore une des voitures du grand constructeur de Suresnes. Nous nous souvenons tous de son envolée du départ aux Éliminatoires des Ardennes françaises. Il fit le meilleur

temps du départ jusqu'à Novy, mais peu avant Réthel, un de ses bandages sortait de la jante. Le temps d'arrêter, la jante était aplatie et le conducteur de la Darracq se trouvait radicalement empêché de monter une nouvelle enveloppe. Il abandonna, la rage au cœur.

A l'assaut Baras des records trouva cependant dans de nombreuses épreuves de vitesse pure l'occasion de succès retentissants.

A Ostende, le champion des Darracq couvrait le mille arrêté en 45 s. 3/5. Le kilomètre arrêté était dévoré en 35 secondes, c'est-à-dire à plus de cent à l'heure, ce qui accuse un démarrage d'une soudaineté inouïe.

En arrière-saison, notre homme battait le record de Gaillon, escaladant le kilomètre en 29 secondes, puis, quelques semaines plus tard, établissait le célèbre record du kilomètre lancé en palier à Ostende. Il dévorait la distance en 21 s. 2/5 et, fait presque sans précédent : ce beau record du monde resta debout, un an durant (en faisant abstraction des temps de Floride). D'ailleurs, c'est la Darracq d'Hémery, la 200-chevaux, qui fit un meilleur temps que la Darracq de Baras.

L'an dernier, Paul Baras n'a participé à aucune grande épreuve, comme je le disais plus haut. Il va recueillir chez Brasier la lourde succession de Théry, et je le tiens pour un des hommes les plus aptes à le faire sans défaillir. Cet excellent conducteur ne fera pas tort à l'excellente voiture qui va lui être confiée.

L'audace On a tout dit sur l'audace de Baras. Il mène terriblement vite, prend ses virages tambour battant et je ne connais pas beaucoup d'hommes qui puissent l'approcher sur une courte distance.

Il possède le secret des détentes puissantes et des démarrages soudains. Ajoutez que c'est un metteur au point d'une habileté consommée ; mais tout ce que j'en pourrais dire ne vaut pas l'appréciation d'Hémery : « Personne ne sait démarrer comme Baras, et une voiture mise au point par lui a déjà une belle chance de gagner. »

On veut trop volontiers ne voir en Baras que l'homme d'un kilomètre et on affecte de le croire dépourvu de cette ténacité persévérante qui fait gagner les grandes épreuves sur route. Nous avons fait justice du second grief, comme il convenait : en ce qui concerne le premier, nous nous contenterons de faire observer qu'un homme qui a gagné Paris-Roubaix, qui a fini second dans Paris-Vienne et Paris-Bordeaux, ainsi que dans la première étape de Paris-Madrid et qui a gagné le Circuit des Ardennes belges dans sa catégorie n'est pas déjà si mauvais sur la route.

Et, à part Théry, y a-t-il donc tant de conducteurs qui pourraient aligner une pareille série de succès ?

C. FAROUX.



Baras

L'ancien champion cycliste fera partie de l'équipe Brasier pour le Grand Prix de l'A. C. F.

LE BATEAU AUTOMOBILE

Pas C.-M. CHEVREUX

Le bateau automobile Sa naissance Ce qu'il a été Ce qu'il est devenu
Ce qu'il doit redevenir.

Le bateau automobile n'est pas né, comme d'aucuns semblent le croire, de la course triomphale du *Mercedès* dans l'épreuve de Paris à la Mer, en 1903.

Le premier Le bateau automobile est né en 1866, né chez MM. Mazeline, au Havre, de l'embarcation *Mouche*, imaginée et réalisée par mon vénéré maître M. Lelaidier, dont le nom ne doit pas rester davantage ignoré, aujourd'hui que le bateau automobile semble devoir être appelé à une ère de vogue sportive, en attendant qu'il rede-vienne un outil d'une véritable utilité.

La *Mouche*, que les Anglais émerveillés appe-lèrent *The Little Eastern*, par antithèse avec le lé-viathan des mers : le *Great Eastern*, construit à la même époque, et rappe- ons-le par un ingénieur français lui aussi, Brunel; la *Mouche*, dis-je, était une embarcation à vapeur, à deux hélices, ayant les dimensions suivantes :

Longueur en dehors de tout. . . 9 m. 50
Largeur extrême..... 1 m. 75
Creux..... 1 m.

Sa machine était à un seul cylindre actionnant, par engrenages, les deux arbres porte-hélices. Sa vitesse était de 7 nœuds, c'est-à-dire 13 kilomè-tres à l'heure; vitesse considérable, et admirable, à une époque où les grands bâtiments les plus rapides ne dépassaient guère 11 à 14 nœuds.

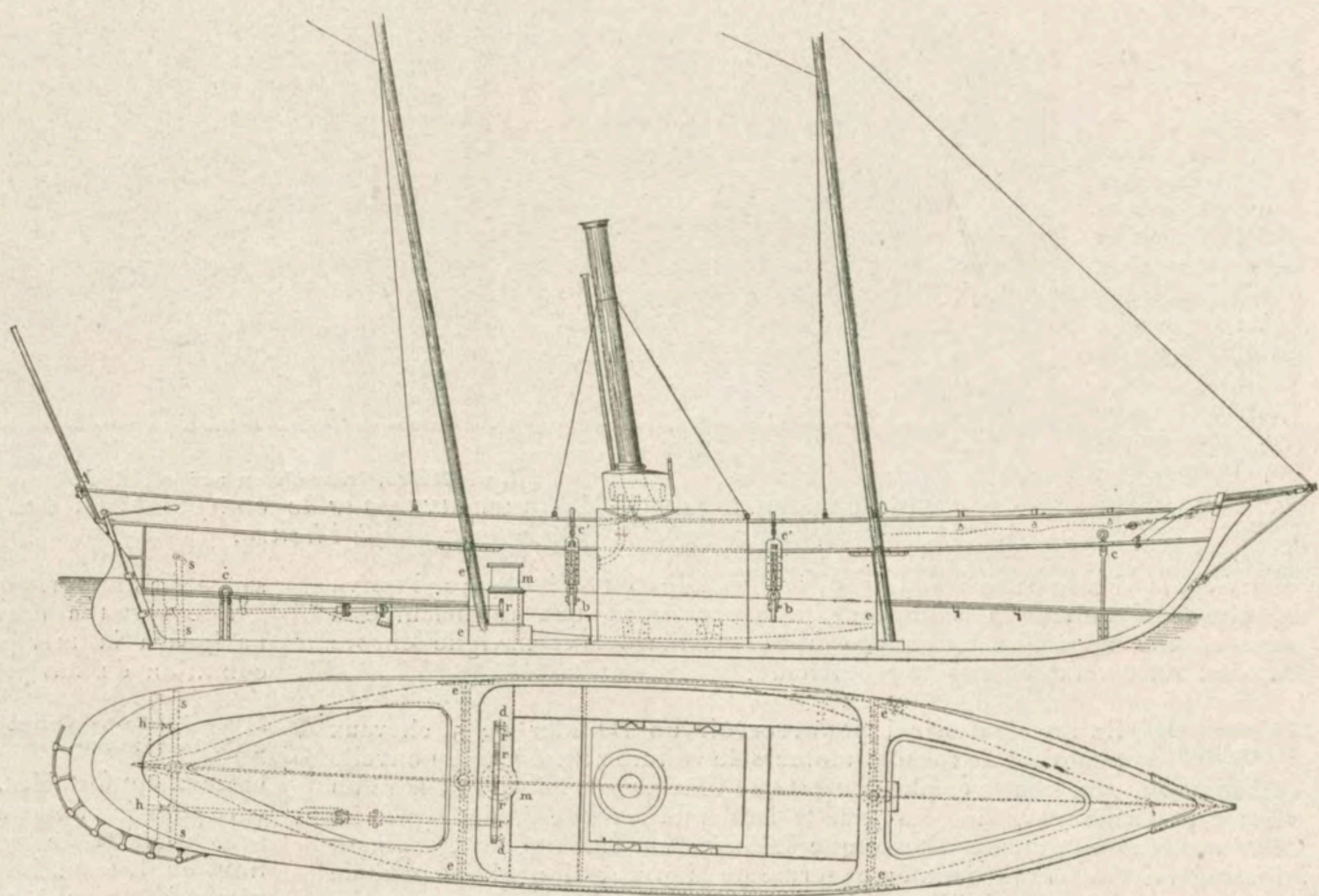
Le second Cette embarcation eut immédiatement une sœur, un peu plus grande, l'*Abeille*, complète-ment insubmersible, comme on peut s'en rendre compte sur le plan que nous en publions. L'*Abeille* avait pour dimensions :

Longueur en dehors de tout..... 11 m. 90
Longueur extrême..... 2 m. 10
Creux..... 1 m. 25

Sa machine, à un cylindre, lui imprimait une vitesse de 8 nœuds, c'est-à-dire 15 kilomètres à l'heure, vitesse qui, à l'heure actuelle, n'est pas encore dépassée par les embarcations de service, en usage dans les marines militaires, aussi bien que dans la marine marchande. L'embarcation auto-mobile est donc bien sortie, armée de pied en cap, du cerveau d'Alphonse Lelaidier, envers la mémoire duquel j'ai le devoir de réparer l'injustice qui, intentionnellement ou par ignorance, l'a-ait son nom dans l'obscurité.

Ce n'est que vers 1875 (1) que M. John Thornycroft, en Angleterre, par l'augmentation de la puissance par kilogramme de l'appareil moteur, généralisée par l'accroissement considérable du nombre de tours, ainsi que par l'emploi, pour la première fois, du tirage forcé sur une machine d'em-

(1) Je dis vers 1875, n'ayant pas sous les yeux la date exacte, au moment où j'écris cette note. Mais l'erreur de date ne saurait être considérable.



La *Mouche*, la première embarcation automobile, construite en 1866.

Cet ancêtre des canots automobiles fut construit dans les ateliers Mazeline, sur les plans de M. Lelaidier.

barcation; M. Thornycroft, dis-je, parvint à reculer la limite de vitesse des embarcations avec sa launch à vapeur, *Miranda*, qui réalisa la belle vitesse de seize nœuds (30 kilomètres à l'heure). C'est que, pour un dépla-cement moitié moindre que celui de l'*Abeille*, la puissance avait quintuplé, pa-sant de 12 chevaux sur l'*Abeille*, à 60 chevaux sur la *Miranda*. Mais. *Miranda* n'était, en quelque sorte, qu'une embarcation de rivière, longue et étroite, par rapport aux proportions de l'*Abeille*, chaloupe de mer par excellence.

Le tableau suivant servira à comparer leurs proportions :

	<i>Abeille</i>	<i>Miranda</i>
Longueur de carène.....	10 m. 90	13 m. 90
Largeur extrême.....	2 m. 10	1 m. 90
Tirant d'eau de la carène	0 m. 63	0 m. 535
Déplacement.....	7 tonnes	3.72 tonnes
Puissance indiquée.....	12 chevaux	60 chevaux
Vitesse.....	8 nœuds	16 nœuds

La *Miranda* fut la mère des tor-pilleurs, qu'elle précédait, on peut le voir, par ses proportions; c'est-à-dire : allongement de la carène et réduction relative du dépla-cement.

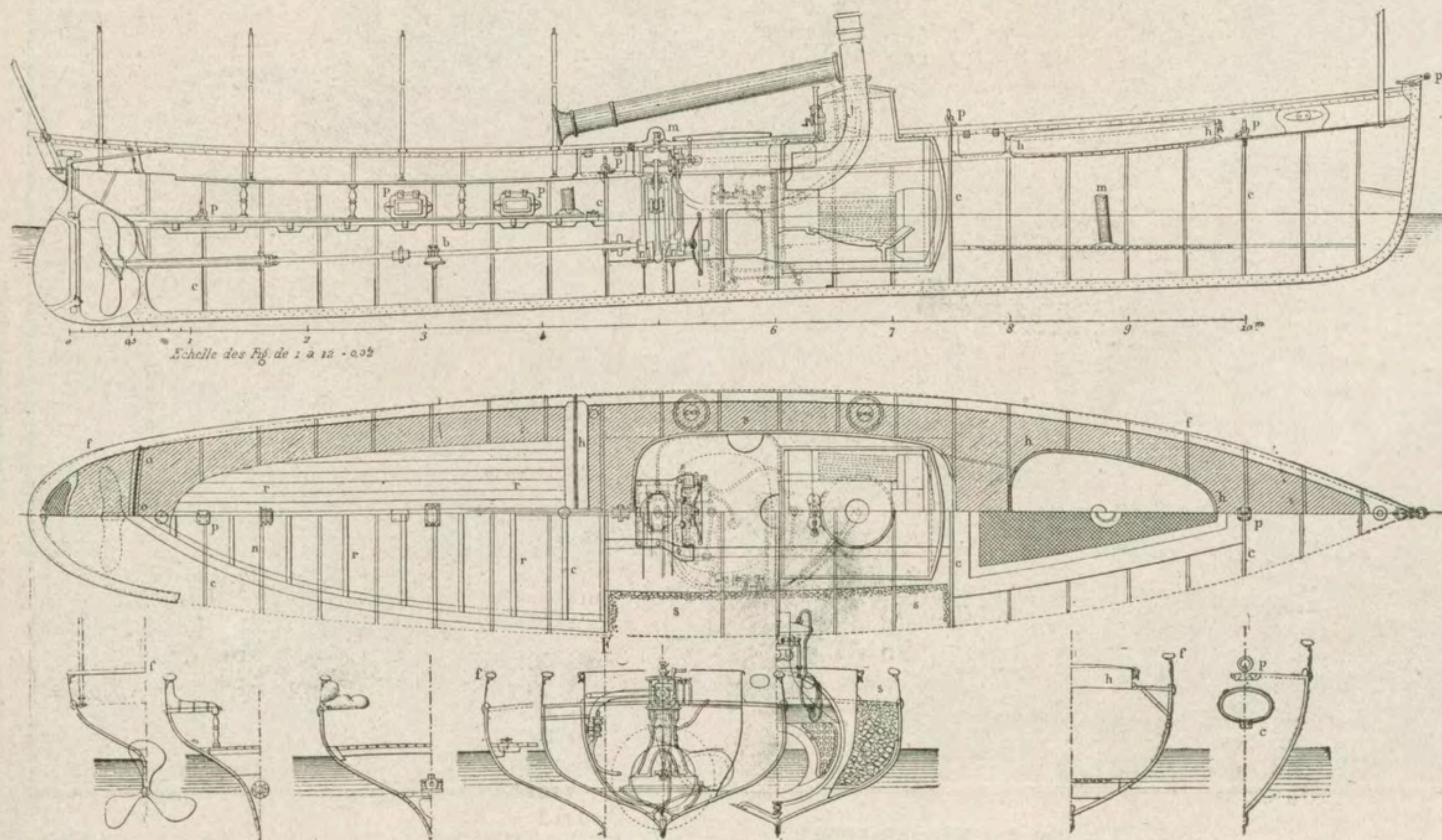
Mais elle n'eut pour ainsi dire aucune influence sur la construc-tion des embarcations à moteur; les moyens extrêmes auxquels était due sa performance restant peu praticables, en dehors du service des marines militaires.

Le comte de Dion Une nouvelle fait ses débuts étape fut com-mencée en 1886, par l'auteur de cet article.

Le gig à vapeur *Eclair*, que je construisis pour le comte de Dion, réalise l'extraordinaire vitesse de 11 nœuds (20 kilom. 400 à l'heure) avec une machine à vapeur de 5 chevaux, tournant à 300 tours seu-lement par minute. C'était une embarcation en bois, à clins, ayant les dimensions suivantes :

Longueur en dehors
de tout..... 10 mètres
Largeur extrême... 1 m. 40
Creux..... 0 m. 50

Elle embarquait 8 passagers à la



L'*Abeille*, construite immédiatement après la *Mouche*.

Etablie également sur les plans de M. Lelaidier, cette embarcation était absolument insubmersible.

vitesse ci-dessus.

L'*Eclair* navigue encore aujourd'hui, vingtans après. C'est dire que c'était une embarcation pratique. Elle fut le point de départ d'une suite de recherches sur les formes et l'utilisation des carènes et des hélices des bâtiments à grande vitesse.

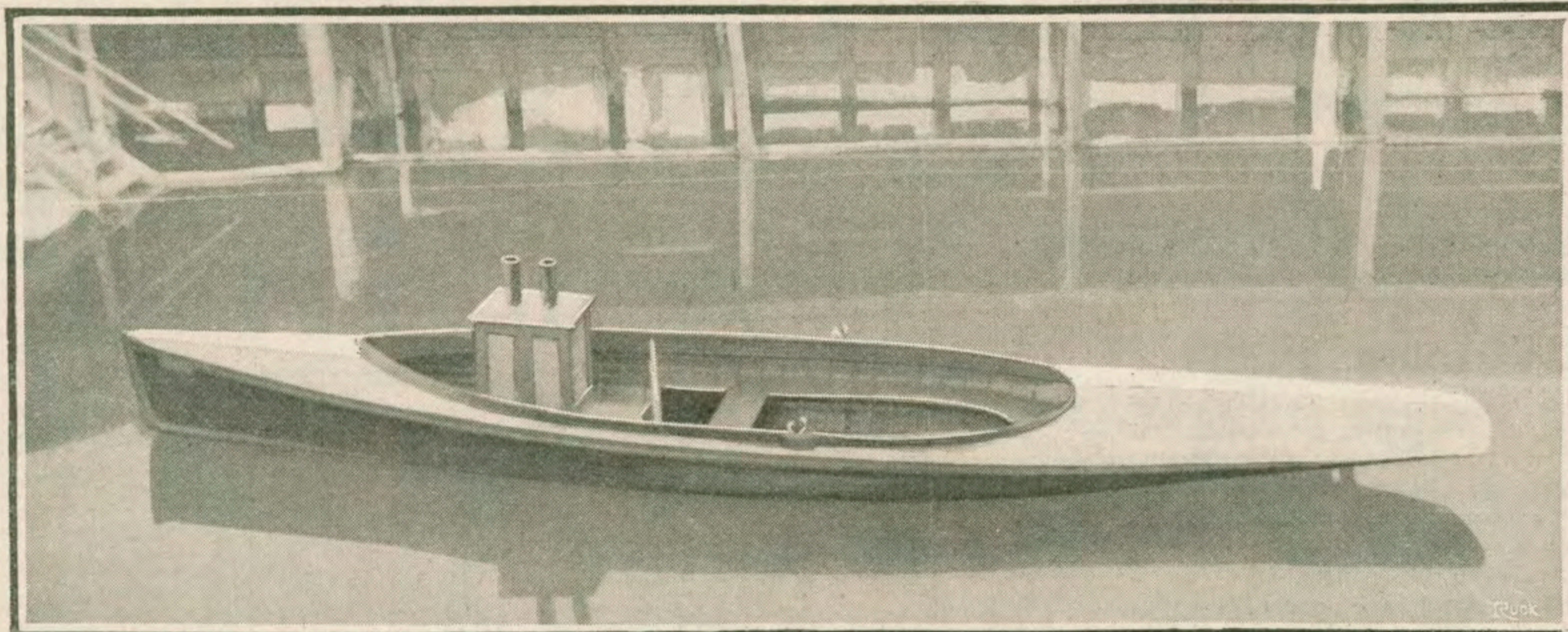
La grande launch *Météore*, en acier, que je construisis en 1888, pour M. de Dion, atteignit

en rivière la vitesse de 19 nœuds 500, soit 36 kilomètres à l'heure. Pourvu ensuite d'un moteur à explosions, moins puissant que sa machine à vapeur, elle appartint longtemps à M. Gaillardet et navigue encore aujourd'hui comme bateau de promenade.

Le premier Mercédès En 1890 je dessinaï, pour recevoir un Daimler de 5 chevaux (l'ancêtre de tous les moteurs de voiture actuels), une nouvelle embarcation, plus courte et plus large que l'*Eclair*, car elle devait faire un service journalier sur un des grands lacs intérieurs de l'Allemagne. Le *Météore* réalise la même vitesse que l'*Eclair*, en embarquant également 6 passagers. Ce fut le deuxième terme de la progression. Le troisième fut une launch destinée à l'Exposition de Chicago, qui, avec un moteur de 10 chevaux du même système, réalisa la vitesse de 13 nœuds (24 kilomètres à l'heure).

Jusque-là, les appareils moteurs complets pesaient encore 60 kilogrammes par cheval et ne tournaient qu'à 600 tours au maximum.

Ces trois embarcations m'ayant permis de déterminer trois termes initiaux d'une suite prédéterminée d'expériences méthodiques, je fus amené, en 1900, à m'engager à livrer à la Compagnie Mercédès une embarcation capable de tenir la mer, d'embarquer normalement 10 passagers et devant réaliser une vitesse minima de 30 kilomètres à l'heure.



Le Météore, launch en acier (1888).
Ce canot, construit par C.-M. Chevreux, pour le compte de M. de Dion, atteignait 36 kilomètres à l'heure.

C'est l'embarcation *Mercédès* qui gagna la Course de «Paris à la Mer», après avoir également gagné toutes les courses où elle figura, en Méditerranée et en Allemagne, dans trois ans de campagnes ininterrompues.

Les dimensions principales du *Mercédès* sont :

Longueur en dehors de tout, 10 mètres; largeur extrême, 1 m. 50; creux, 0 m. 80; puis-

sance du moteur, 40 chevaux; vitesse maxima, 19 nœuds (35 kil. 200).

Elle servit à l'amiral commandant l'escadre de la Méditerranée et navigua à la mer par des temps forcés. Elle existe encore, en parfaite condition de navigation.

Il ne faut pas songer qu'à la vitesse Les embarcations automobiles ont donc été, à l'origine, en même temps que rapides, d'excellents bateaux confortables, stables et marins. Ce n'est que l'engouement démesuré pour la vitesse à tout prix qui les a fait malheureusement dégénérer, sous prétexte de perfectionnements dans les formes et dans la construction, en bateaux impropres à tout service prolongé comme à toute navigation à la mer. A continuer ces errements, l'industrie nouvelle du bateau automobile à pétrole, que l'on cherche à créer en France, comme elle existe depuis longtemps en Allemagne, ne pourrait qu'être ruinée avant même d'être réellement née. C'est ce qu'ont fort bien compris les amateurs éclairés et pratiquant la navigation, en décidant au Congrès international tenu l'an dernier, de rechercher et d'étudier un règlement propre à ramener efficacement la construction du bateau à moteur dans la voie dont elle était si malheureusement sortie depuis deux ou trois ans.

C.-M. CHEVREUX,
Ingénieur de constructions navales.



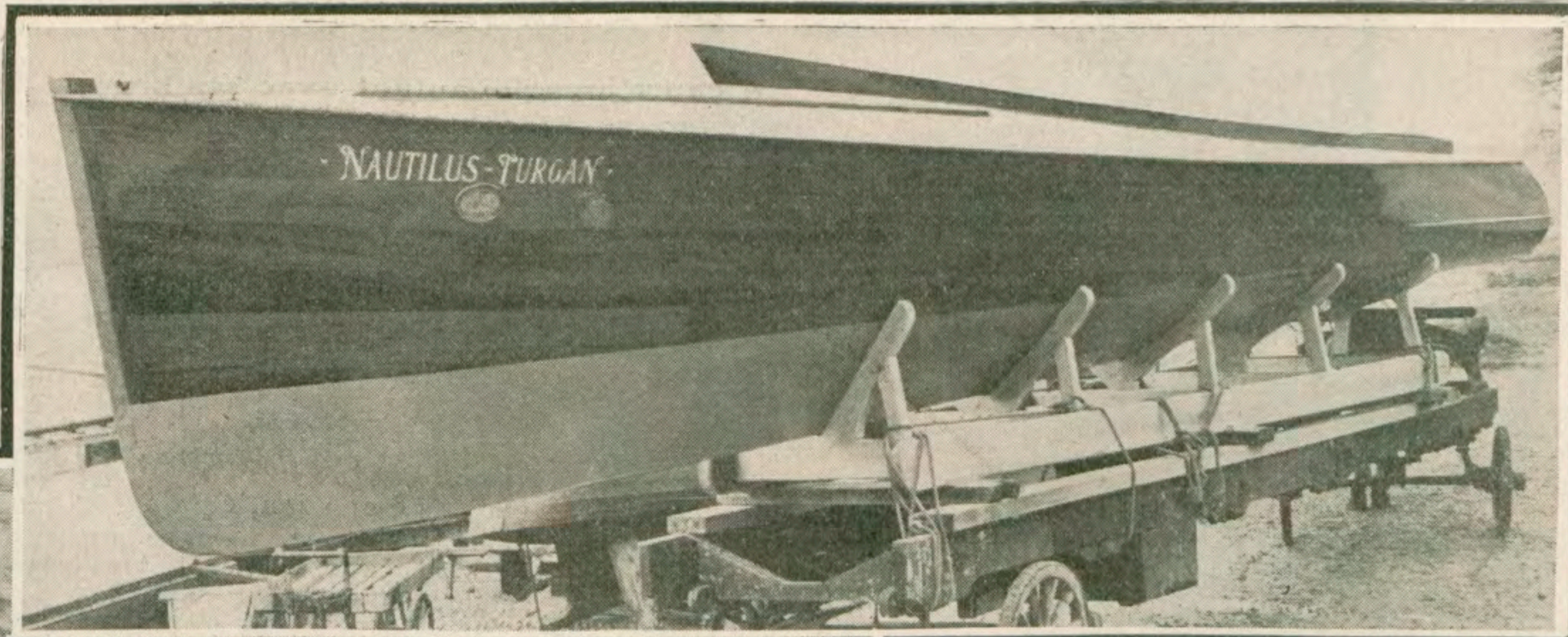
Le premier Mercédès (1903).

On se souvient que ce canot, également construit par C.-M. Chevreux, gagna le premier Paris à la Mer, et toutes les épreuves qu'il disputa pendant trois années consécutives en Méditerranée et en Allemagne.

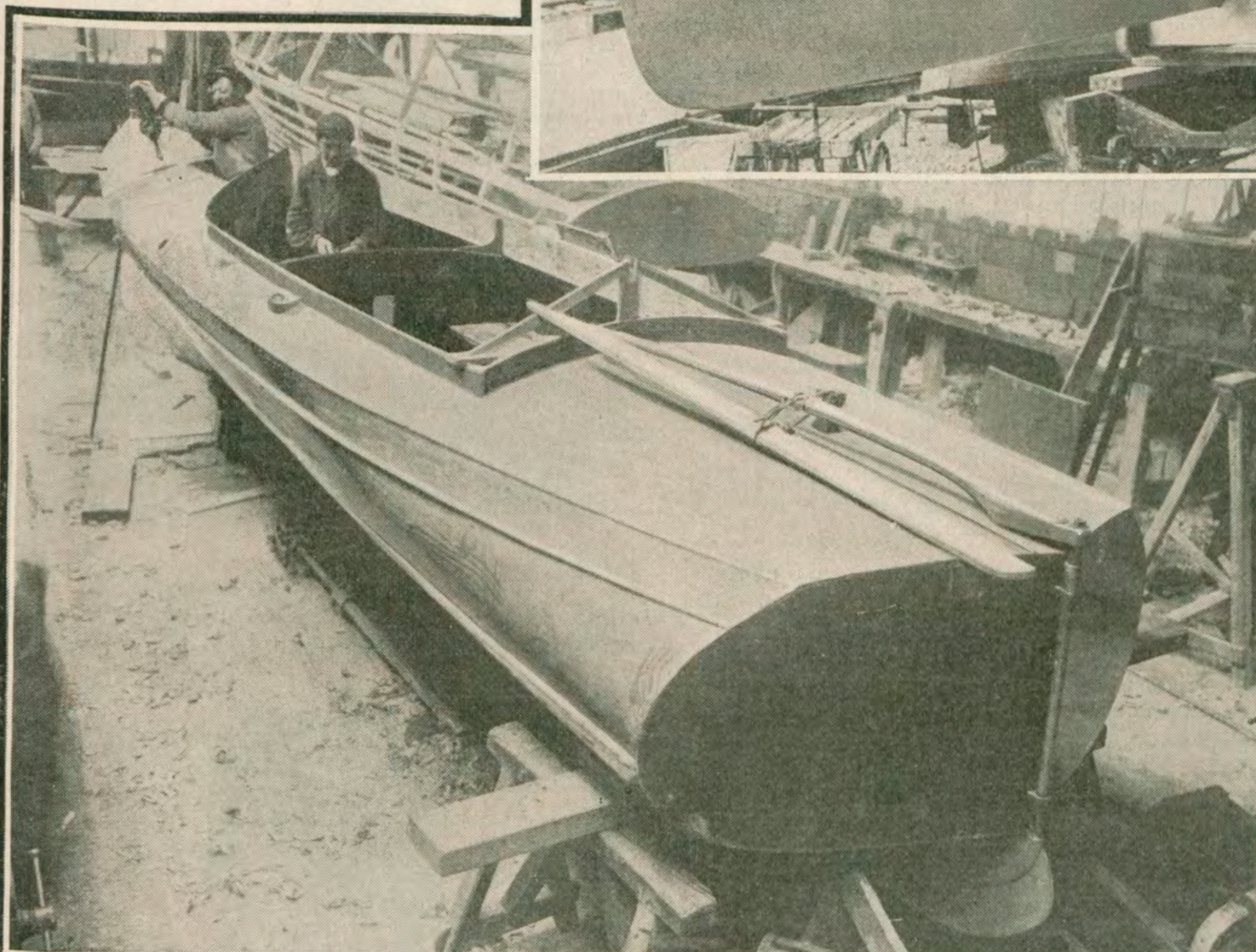
AVANT LE MEETING DE MONACO

La liste des engagés pour le Meeting des canots automobiles à Monaco est la plus imposante qui ait jamais été présentée.

Pour la troisième fois, Monaco va réunir pendant quinze jours, du 4 au 16 avril, tout ce que l'industrie des canots automobiles compte de plus imposants croiseurs et de plus rapides racers. Jamais le nombre des engagés n'a été aussi considérable; la liste compte, en effet, 94 noms de canots, dont la plupart ont



Le Nautilus-Turgan, croiseur de 15 mètres, à MM. Deschamps et Blondeau.



Le Delahaye-Nautilus, croiseur de 12 mètres, à MM. Deschamps et Blondeau et Desmarais et Morane.

été construits spécialement en vue du grand meeting méditerranéen. La série la plus nombreuse est celle des racers de 8 mètres à 12 mètres, qui ne compte pas moins de 17 engagés. Il y a beaucoup à parier que c'est parmi eux que se



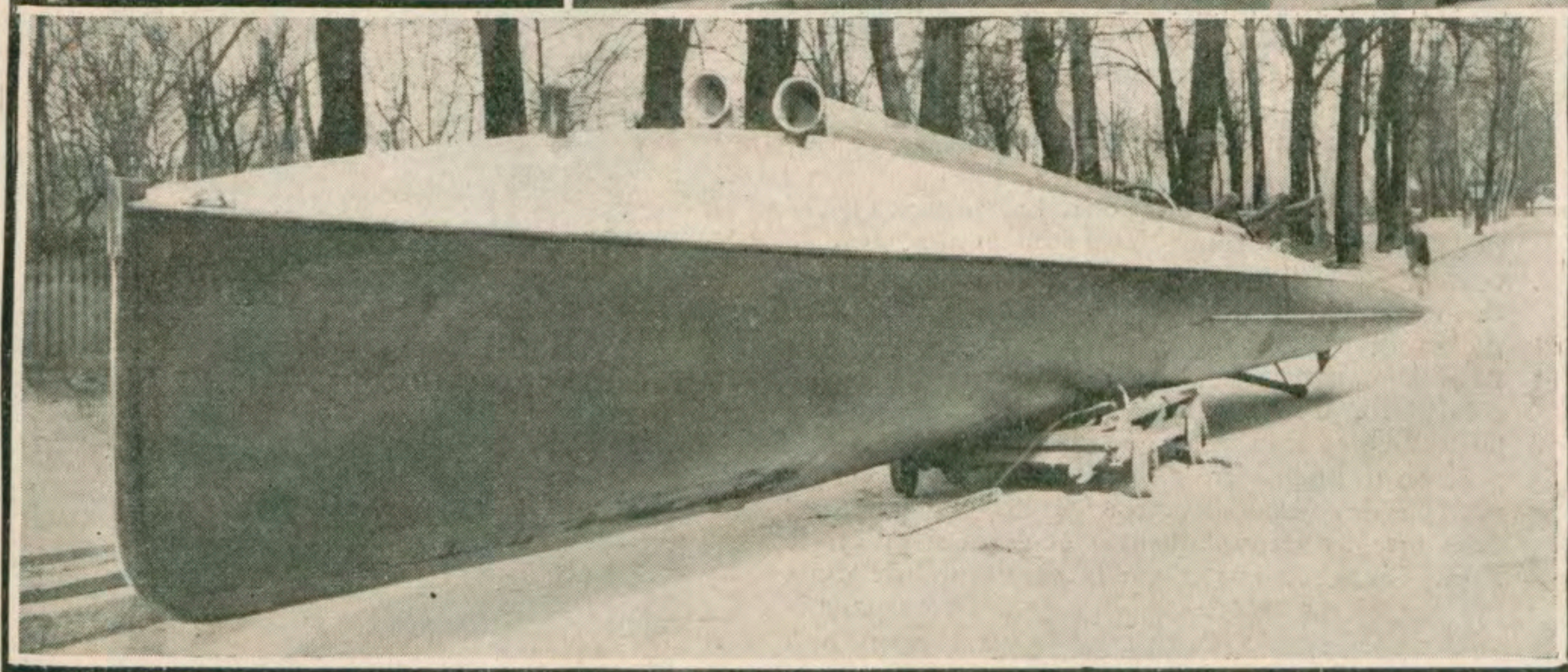
L'Antoinette V, racer de 12 mètres, sera muni de six moteurs de 8 cylindres Levavasseur groupés deux à deux en tandem, faisant au moins 600 chevaux.

meeting et pourra exercer une grande influence sur la construction des canots de l'avenir.

Quoique le nombre des engagés dépasse de beaucoup celui des deux premières années, on en trouvera relativement peu dans les ateliers des constructeurs parisiens. C'est sur les bords de la Méditerranée, au Havre, à Bordeaux, en Italie, en Suisse, en Allemagne, en Angleterre, que la plupart des coques seront établies. La Seine et la Marne sont, cette année, légèrement délaissées.

Les fabricants de moteurs semblent avoir eu plus de confiance dans les coques marines. Les expériences de l'an dernier et en particulier celles d'Alger-Toulon, n'ont pas été sans influence sur leur détermination.

M. V.



Le Dubonnet, racer de 15 mètres, muni de deux moteurs de 120 chx Dietrich, accouplés en tandem, sera barré par M. Pérignon.

Les bras dans la course à pied

Par L. DE FLEURAC

On court presque autant avec ses bras qu'avec ses jambes. Peu de coureurs savent toute l'utilité qu'on peut en retirer, grâce à un entraînement consciencieux et soutenu.

UN pareil titre a l'air de viser au paradoxe, et de fait, il semble, à première vue, que dans un mouvement de progression les bras n'ont aucun rôle à jouer. Nous allons essayer de démontrer qu'au contraire, dans la marche et dans la course à pied en particulier, les bras sont les auxiliaires indispensables des jambes.

Dans ses deux mouvements de progression, le pas et la course, l'homme se meut diagonalement, c'est-à-dire qu'en même temps que la jambe gauche avance, le bras et l'épaule droits en font autant, et il lui est absolument impossible d'avancer d'une autre façon. Essayez simplement de marcher l'amble, pour employer une expression hippique, en portant tout un côté en avant en même temps. Vous aurez vite fait, malgré tous vos efforts, de revenir à la méthode instinctive qui associe dans le mouvement marche ou course la jambe gauche avec le bras droit et la jambe droite avec le bras gauche.

Dans la marche ordinaire, mouvement lent, les actions des bras sont elles-mêmes lentes et sans force, ce sont plutôt des balancements. Le mouvement des jambes s'accélère-t-il, celui des bras lui répond et on arrive ainsi à la marche forcée, qui transforme l'homme en un pantin aux allures disloquées.

Le mouvement naturel des bras empêche l'essoufflement et la fatigue.

Voyons ce que font les bras dans la course. Avant tout, on peut poser cet axiome : Un athlète qui court sans imprimer à ses bras le mouvement naturel qu'ils doivent avoir est condamné d'avance à l'essoufflement et à la fatigue rapides.

Il n'y a pas si longtemps encore que, lorsqu'au gymnase, le professeur commandait : « Pas gymnastique ! » tous les élèves avaient à porter les poings à hauteur des pectoraux et à garder les coudes au corps. Au commandement de « Marche ! » chacun trottait à petits foulées, le torse raide et les bras presque immobiles. Cette

méthode, peut-être excellente au point de vue du coup d'œil d'ensemble présenté par une troupe la pratiquant, était la négation de tout, aussi bien au point de vue pratique de la course qu'au point de vue de l'hygiène.

Dans la course, plus encore que dans la marche, les bras doivent aider les jambes et voici pourquoi : supposons un athlète sans bras et faisons-le courir. Notre phénomène ne présentera aucune différence au point de vue action des jambes avec les autres coureurs. Mais voyons comment se répartira cette action et quels en seront les résultats.

Sous la poussée que lui imprimeront les mouvements des jambes, le bassin de ce coureur sera porté en avant, mais le haut de la colonne formée par le torse n'étant pas directement sollicité, restera en arrière. Notre coureur, dans son action, aura le corps très incliné en arrière, et plus la vitesse du mouvement augmentera, plus cette inclination tendra à s'accroître. Notre amputé, pour la combattre, devrait contracter les muscles abdominaux de telle sorte que la fatigue ne tarderait pas à se faire sentir. D'autre part, l'impulsion donnée par les jambes pousse le corps, non pas dans une direction parallèle au sol mais dans une direction faisant avec celui-ci un angle aigu. Cette direction est la résultante de deux forces qui tendent l'une à projeter le corps suivant l'horizontale, l'autre à l'élever suivant une verticale. Cette dernière force, qui est intéressante à utiliser lors du saut en hauteur, ne peut qu'être nuisible dans la course, il faut donc s'efforcer d'en diminuer l'influence, en augmen-



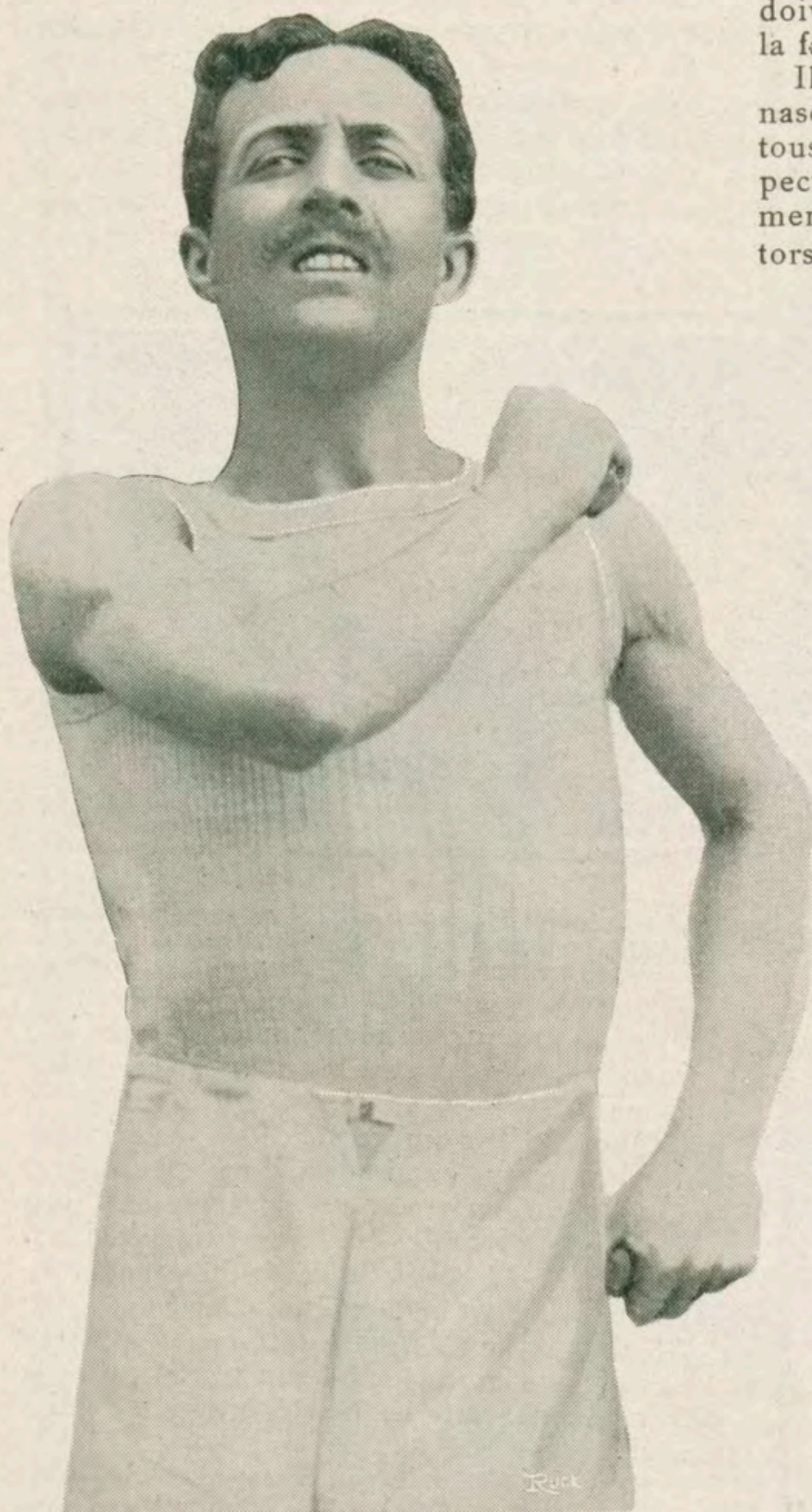
Au départ.

Au départ les bras servent en même temps de balanciers et de propulseurs.



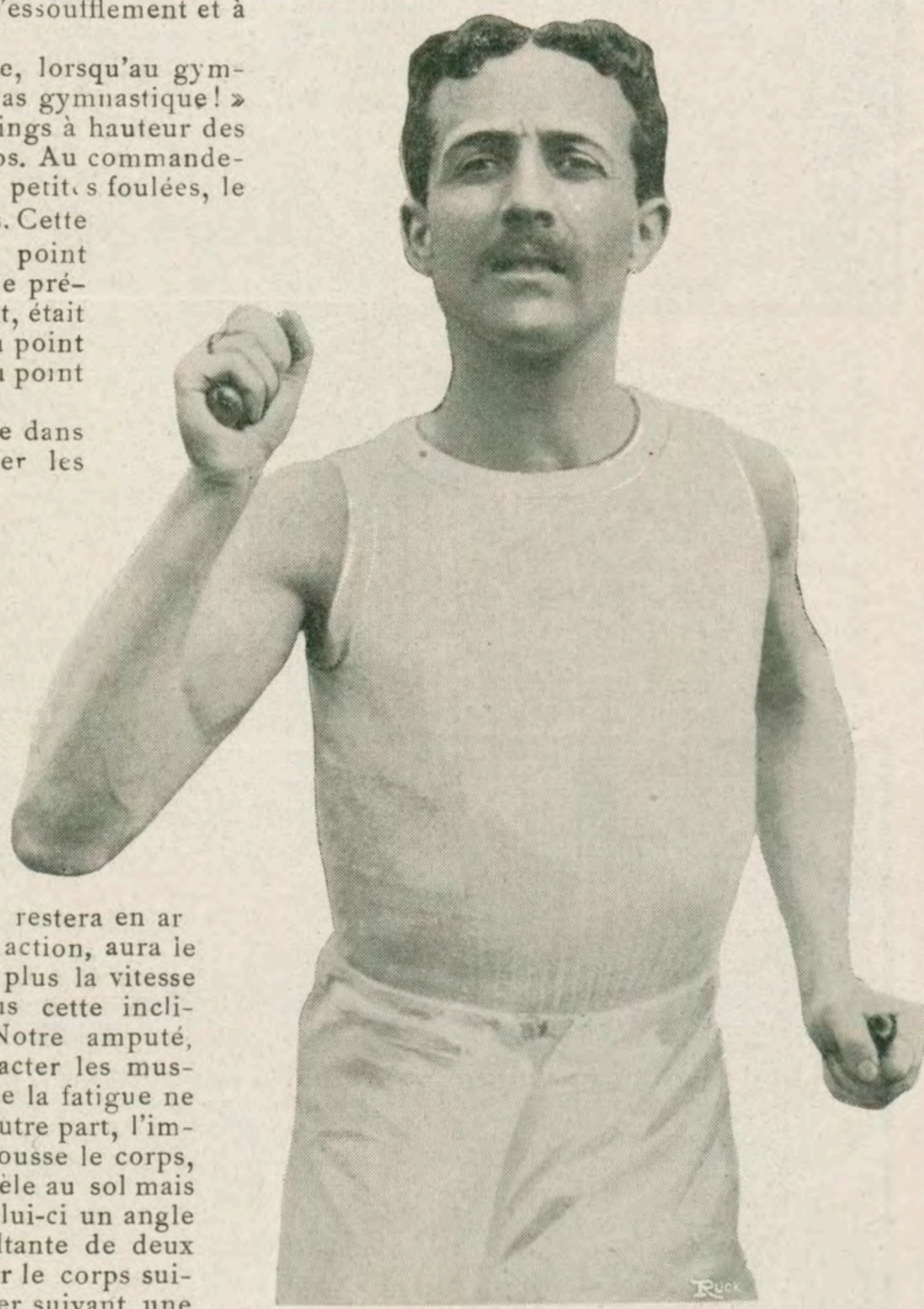
Le départ à l'américaine.

Dans cette position, utilisée surtout en vitesse, les bras n'ont qu'un rôle secondaire, celui d'appui.



Une mauvaise position.

Faucher l'air devant soi ne peut être que mauvais pour l'ensemble de l'action.



Une bonne position.

Les bras doivent se mouvoir dans des plans parallèles. Le mouvement du corps en avant se trouve ainsi encore accentué.

tant la projection
Ce sont les bras
Leur mouvement
plus ou moins ac-
force bien mesurée,
haut du torse de
que le bassin avance
jambes.

Examinons ce qui
lée. La jambe gauche
moitié gauche du
avant, le bras droit,
jugue, pousse, pour
del'individu, empê-
le buste de pivoter
le droit actuelle-
ment. Plus la jam-
be lancée en avant
augmente l'ampli-
tude de son mou-
vement, et plus le
bras qui lui répond
se détache du torse.

Au moment exact

où le pied gauche arrive à terre, le bras droit com-
mence à s'abaisser pour se porter ensuite en arrière,
durant le laps de temps où la jambe gauche passe
sous le corps en mouvement.

Il ne faut pas déployer de force pour courir longtemps Tous ces mouvements
doivent être rythmés,
souples, pour reculer autant que possible le moment
où arrive la fatigue. On devrait avant tout bien se
pénétrer de cette vérité : Moins on déploie de force
en courant et plus on court longtemps.

Il faut donc ne pas demander aux bras plus de
travail qu'il n'en est besoin pour conserver stricte-
ment l'équilibre de toute la machine qu'est le coureur.

Pas de mouvements désordonnés, pas de contrac-
tions. Des gestes larges sans une amplitude trop
grande et (ceci serait l'idéal) dans deux plans paral-
lèles à la direction à suivre.

Expliquons-nous. En courant, les bras ont la ten-
dence fâcheuse de vouloir toujours se diriger vers le
côté du corps qui leur est opposé. Qui n'a vu des
coureurs, semblables du reste, en cela, aux marcheurs,
sabrer l'air devant eux en portant leur poing gauche
tout près de leur joue droite et ensuite leur poing
droit au voisinage de leur joue gauche. La consé-
quence immédiate de cette exubérance de mouvements
est une fatigue des muscles dorsaux, une torsion sans
intérêt du buste et un essoufflement qui ne peuvent
qu'être préjudiciables.

Les différents départs Pour finir cette étude, nous allons
examiner ce que font les bras, du-
rant deux actes particuliers de la course, le départ
et l'arrivée.

Il y a deux sortes de départs, le premier, qui
peu dant longtemps
connu en France,
part debout : le se-
portation plus ré-
le départ à l'améri-
caine.

Dans le départ de-
reux est au moment
pistolet en état d'é-
presque instable sur
des pieds. Suppo-
sons que le pied qui
est en avant soit le
pied gauche, et
voyons quelle est
la position du corps
et des bras.

Le corps légè-
ment penché en
avant, son poids
inégalement réparti
sur les deux pieds
et plutôt sur celui de devant, le gauche en l'occur-
rence; les bras sont étendus horizontalement, le droit
en avant, le gauche en arrière, et non pas, comme
cela a lieu malheureusement trop souvent, le gauche
en avant. Il faut, en effet, que dans le départ, qui
n'est en somme qu'une phase de la course, les mou-
vements soient coordonnés comme dans la course
elle-même, sous peine de faire des gestes inutiles
avant de retrouver le rythme nécessaire.

Au coup de pistolet, en même temps que les
jambes arrachent le corps du sol et le jettent en
avant, les bras dans leur mouvement ordinaire (mais
cette fois fait avec violence) mettent le torse en mou-
vement.

du corps en avant.
qui arrivent à ce résultat.
de balancement, suivant qu'il est
centué et fait avec une
emmène en avant le
l'athlète en même temps
sous l'impulsion des

se passe durant une fou-
emmenant avec elle la
torse, est-elle lancée en
avec lequel elle se con-
sa part, la moitié droite
chant en même temps
sur le pied posé à terre

Dans le départ à l'américaine, les mains participent à l'appui du corps,
et par conséquent les deux bras sont dirigés vers le sol. Leur rôle est donc
moindre, ils ne commencent à devenir actifs qu'à la fin de la première foulée.

Les bras dans les arrivées Examinons enfin ce que deviennent les
bras dans la dernière phase de la cour-
se, l'arrivée :

A ce moment, du moins, si le coureur a à lutter, il
s'agit de jeter, dans une foulée décisive, tout le buste
en avant, de façon à ce que la poitrine vienne la pre-
mière briser le fil qui marque le but.

Dans ce mouvement, qui est plutôt une contorsion
instinctive, les bras n'ont pas une position fixe, et la
meilleure preuve qu'on puisse en avoir est l'examen de
photographies prises à l'arrivée de courses. On y voit
des bras écartés, d'autres dirigés vers le ciel, en un
geste de supplication, d'autres enfin sont furieusement
rejetés en arrière vers le sol.

De toutes ces positions, quelle est la
bonne ?

Nous ne saurions le dire, pour la bonne
raison qu'à ce moment on ne raisonne
plus, on rage, et que c'est parfois dans
cette furia même que l'on puise le dernier
effort qui donne la victoire.

**Un point de faut-
détail discuté** il,

lorsque l'on court,
se servir de poignées
en liège ?

Cette question, qui
n'est pourtant que
secondaire, soulève
souvent des discus-
sions.

Des coureurs de grande expérience estiment que
durant le mouvement les mains doivent rester
ouvertes, de façon à éviter la contraction, d'où inuti-
lité complète des bouchons et autres instruments du
même genre.

Faut-il être aussi intransigeant et rejeter à tout
jamais l'emploi de ces poignées ? Je ne le crois pas,
et comme la sagesse consiste surtout à ne pas éviter
un excès pour tomber dans un autre, voici le truc
qu'à mon avis le coureur peut employer avec succès.

Ayez des poignées, mais qu'elles soient munies de
cordons de caoutchouc qui les maintiennent dans la
paume de la main, puis courez les mains ouvertes
tant que vous n'aurez que du train à faire. Arrive le
moment d'un démarrage ou le rush final, tout alors
est à la contraction brusque. Fermez alors vos poings
et serrez vos bouchons, vous trouverez en eux un
point d'appui que n'aura pas le coureur aux mains
libres. Si, malgré tout, il vous bat, ne vous en prenez
pas à vos pauvres poignées, mais à vous-même ; une
autre fois, vous le battrez peut-être.

C'est surtout pour les courses de haies que l'usage
des poignées doit être recommandé. Tout le monde
connait le procédé de certains sauteurs : munis d'hal-
tères, ils s'élancent, et au moment de franchir l'obs-
tacle, d'un mouvement brusque, sec, ils renvoient
les bras en arrière abandonnant leurs poids. Ils s'élé-
vent tout de suite beaucoup plus haut et accom-
pli sent des performances auxquelles ils n'auraient
pu songer s'ils n'avaient pas employé leurs hal-
tères. Dans le saut des pédestriens, il ne peut
être, bien entendu, question de ce subterfuge,
toutefois les poignées leur servent beaucoup. En
contractant violemment les mains au moment de
sauter, ils ont beaucoup plus de force, trouvant
un point d'appui précieux.

Quoi qu'en disent les partisans
des mains ouvertes, je ne saurais
trop recommander aux amateurs
de course à pied l'emploi des
poignées ou des bouchons qui,
s'ils n'ont pas tou-
jours fait de bien à
ceux qui les avaient
adoptés, ne leur ont
jamais fait de mal.
L. DE FLEURAC.

**Nous prions nos lecteurs de nous adresser, sous
forme de lettres ou d'articles leur opinion ou
leurs critiques, sur les sujets traités dans la Vie
au Grand Air par nos collaborateurs. Nous
serons heureux de publier les lettres ou les
documents qui nous sembleront intéressants,
sans toutefois prendre sur ce point aucun
engagement.**



Al'arrivée

*La position du corps à l'arrivée est
toute d'instinct, le coureur semble
s'arracher du sol pour finir plus vite.*



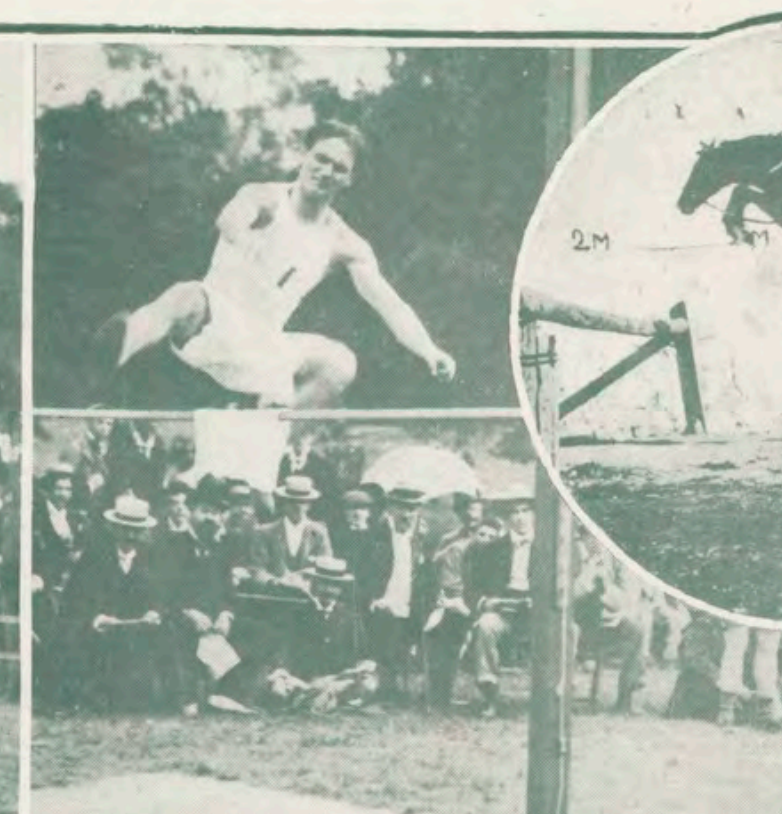
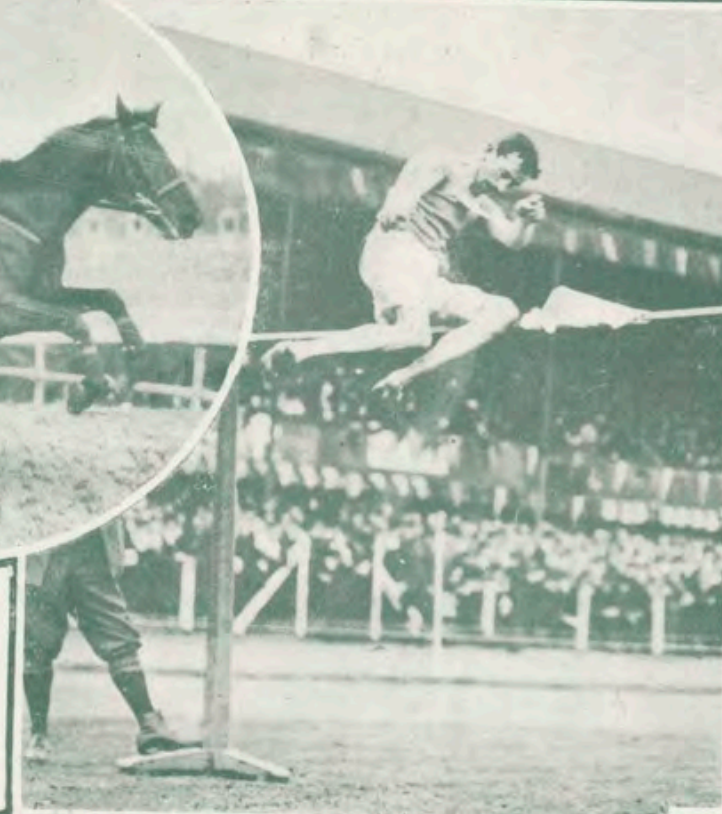
Une autre position à l'arrivée.

*La poitrine bombée cherche, pour
ainsi dire, le fil de laine.*

LE SAUT COMPARÉ DE L'HOMME ET DU CHEVAL



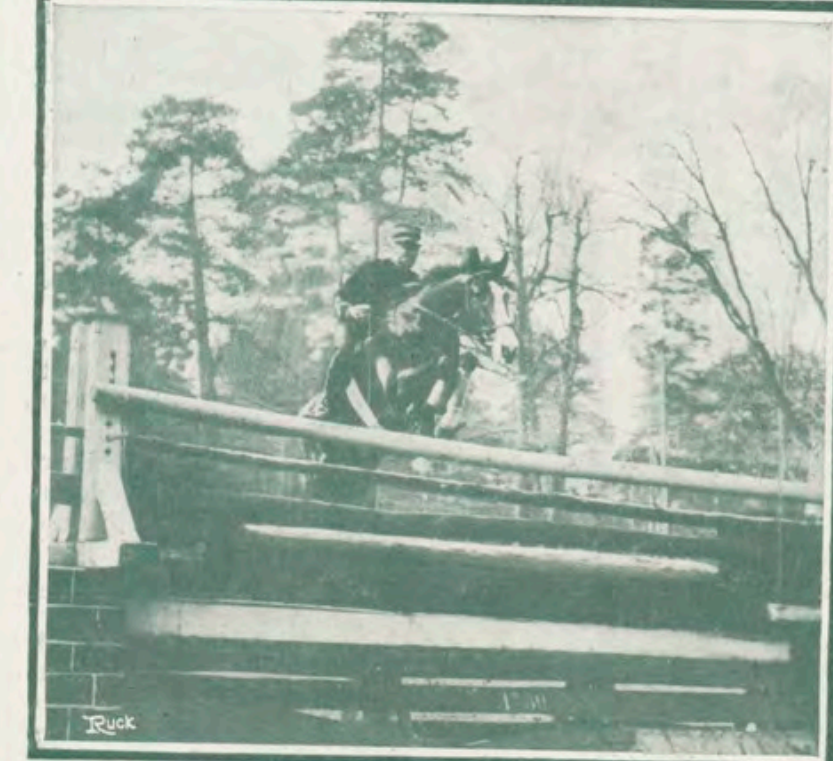
L'avant-main du cheval et les pieds de l'homme passent en avant de l'obstacle.



Le cheval en liberté prend sa battue assez loin de l'obstacle, comme le cavalier ne le gêne pas, il saute très franchement.



Le cheval et l'homme franchissent une hauteur supérieure à celle de l'obstacle. Il ne leur est compté, pour l'établissement des records, que la hauteur de l'obstacle.



Le champion des chevaux sauteurs. Conspirateur, monté par le cap. Crousse, franchit 2 m. 10 et établit cette année le record du saut en hauteur.

Le cheval et l'homme passent l'obstacle juste ce qu'il faut pour ne pas buter. Ce sont les meilleurs sauteurs parmi les chevaux qui franchissent ainsi les obstacles, quant au saut pratiqué par l'homme, il n'est pas admis comme records.

L'homme et le cheval sautent sensiblement tous les deux la même distance, que ce soit en longueur ou en hauteur. C'est ce qui résulte de cette étude, due à un de nos plus savants officiers d'artillerie que les règlements militaires n'autorisent pas à signer autrement que d'un pseudonyme.

Il y a quelques jours, dans la *Vie au Grand Air*, M. Faroux consacrait au *Moteur humain* et à ses similaires un intéressant article où il étudiait leurs conditions de travail. N'est-il point curieux de voir un des techniciens les plus autorisés de l'automobile s'occuper ainsi de ces pauvres moteurs animés ? N'est-il pas curieux aussi de voir un ingénieur arriver à cette conclusion que le rendement du moteur à crotin est supérieur à celui de la machine à vapeur et qu'il vaut mieux enfourner du foin dans l'estomac d'un cheval que sous une machine motrice ? Qu'il nous soit donc permis de rappeler que le cheval et l'homme sont de véritables machines dont le rendement est excellent (surtout quand on ne les alimente pas à l'alcool). Mais si le cheval et l'homme sont des machines, rien ne nous empêche de les comparer au point de vue mécanique, et c'est ce que nous nous proposons de faire ici, en nous occupant plus spécialement de la question du saut.

Définissons d'abord le saut. C'est une élévation rapide du poids du corps à une certaine hauteur, avec projection en avant plus ou moins accentuée, suivant qu'il s'agit d'un saut en longueur ou en hauteur.

Dans ces conditions, un homme du poids moyen de 65 kilos, qui saute à un mètre de haut, élève 65 kilos à un mètre ; son travail est de 65 kilogrammètres. Un cheval de selle pesant six fois plus devra, pour sauter à la même hauteur, dépenser 390 kilogrammètres, c'est-à-dire autant que six hommes du poids de 65 kilos sautant en même temps. Ainsi, pour exécuter un saut déterminé, un animal devra produire une quantité de travail proportionnelle à son poids et à la hauteur à laquelle il l'élève. Si donc l'on veut comparer l'aptitude au saut de deux animaux donnés, il faut connaître leur poids et la quantité de travail qu'ils sont capables de fournir. Or, dans l'article dont nous parlions tout à l'heure, M. Faroux rappelait que la quantité de travail que peut produire un muscle est proportionnelle à son poids. Mais ce qui est vrai pour un muscle l'est pour plusieurs, et le sera, par suite, pour un animal, qui n'est qu'une collection plus ou moins considérable de muscles plus ou moins variés. Le travail qu'on peut demander à un moteur animé, homme, cheval, bœuf ou mulet, ne dépend donc que du poids de ce dernier. C'est ainsi qu'un homme de 100 kilos pourra fournir deux fois plus de kilogrammètres qu'un homme de 50 kilos, et qu'un cheval de 500 kilos pourra donner le travail de deux chevaux de 250 kilos.

De là, cette conséquence curieuse qu'un cheval, quel que soit son poids, sautera toujours à peu près à la même hauteur. Un cheval de 500 kilos, par exemple, sautera comme un cheval de 400 kilos, car, pour sauter à un mètre, il n'aura à fournir que les 4/5 du travail de son camarade, et c'est justement ce qu'il peut faire. Tout cela, bien entendu, n'est qu'approximatif et suppose qu'on opère avec des chevaux également vigoureux, nourris de façon semblable.

On est amené à se demander si ce qui se passe pour le cheval est également vrai pour l'homme, et si 520 kilos d'homme, par exemple, feront le même travail que 520 kilos de cheval (1). Or, c'est précisément ce qui a lieu.

Que disent en effet Coulomb, Navier, Poncelet, Morin ?
Travail journalier d'un homme moyen (65 kilos)..... 280.000 kgmètres
d'un cheval de trait moyen (520 kilos) (1)..... 2.268.000 kgmètres

Ainsi le cheval de trait qui pèse huit fois plus que l'homme produira par jour à très peu près huit fois plus de travail (2.268.000 kilogrammètres au lieu de 280.000). On ne pouvait guère espérer une vérification plus complète. Il est donc bien démontré que le muscle de l'homme est exacte-

(1) Ce poids est celui qu'on a trouvé pour les chevaux de trait des régiments d'artillerie de la garnison de Vincennes (expériences faites en 1899).

ment de la même qualité que celui du cheval. Il semble d'ailleurs que ce soit un résultat général et que tous les animaux supérieurs se valent, au point de vue de la force, si l'on en croit Koster et Marey.

Mais alors, il va se passer pour l'homme ce qu'il se passait pour le cheval. Un homme de 65 kilos, pour sauter à 1 mètre aura huit fois moins de travail à faire qu'un cheval de 520, et comme cette quantité de travail est justement celle que son poids lui permet de faire, il exécutera son saut exactement avec la même facilité que le cheval.

D'où cette conclusion, que l'homme doit sauter exactement comme le cheval, et cela qu'il s'agisse de la longueur ou de la hauteur, car au point de vue mécanique, l'un de ces sauts ne diffère pas de l'autre.

Il est du reste facile de vérifier ce qu'il en est en comparant les records de saut et en voyant s'il sont à peu près les mêmes pour nos deux mammifères, comme disait M. de Buffon.

Ouvrons donc les livres de records :

Nous lisons dans les *Résultats des concours hippiques* :
Record du saut en hauteur, 2 m. 23, détenu, par M. Crousse, avec le cheval Conspirateur (Saint-Sébastien 1904) ;

Record du saut en longueur, 7 m. 63, détenu par M. de Rivière d'Arc, avec Junte (Montauban 1900) ;

Nous trouvons d'autre part dans le *Sporting Life* pour l'homme :
Record du saut en hauteur avec élan 6 pieds 8 pouces 1/4 = 2 m. 04, détenu par Baker (Leeds, 14 juillet 1900) ;

Record du saut en longueur avec élan, 29 pieds 7 pouces = 9 m. 02 (saut avec haltères de 5 livres), détenu par Haward (Chester, 8 mai 1854). Ces records sont des records professionnels. Les records amateurs sont respectivement de 1 m. 97 et de 7 m. 61 par Sweeney et O'Connor.

On voit somme toute que si Conspirateur l'emporte sur Baker d'environ un dixième de la hauteur totale, Haward l'emporte d'un septième sur Junte qui se trouve à égalité avec l'amateur O'Connor. Donc au point de vue du saut, l'homme et le cheval se valent à peu de chose près.

L'homme est plutôt désavantagé. On pourrait même soutenir avec quelque raison que les règles du saut athlétique désavantagent singulièrement l'homme. On n'admet pas en effet, pour celui-ci le saut en plongeon sur les mains tel que l'exécutait le sauteur Léandre, sous prétexte que cette manière de sauter en rasant la barre avec l'abdomen peut faire gagner près de vingt centimètres. Mais ce saut qu'on défend à l'homme, on le tolère au cheval qui ne se gêne pas pour raser l'obstacle avec ses sangles. Or, il est probable qu'en s'exerçant à sauter de cette façon ingénieuse, Baker serait arrivé à égaler Conspirateur.

Ajoutons que l'homme et le cheval ou le mulet se valent encore à bien d'autres points de vue, et surtout comme porteurs. Le fanassin en étape ne devrait pas porter plus de 22 kilos, le tiers de son poids (65 kilos). Or, la charge d'un mulet ordinaire (450 kilos) ne peut dépasser 150 kilos, soit le tiers du poids de l'animal. Ce qui prouve qu'un mulet peut remplacer trois nègres. Mieux vaut d'ailleurs employer le mulet, qu'on peut au moins manger quand il est fatigué, tandis que le nègre préfère attendre, sans parler de la difficulté qu'éprouvent certains à digérer la viande noire.

Le cheval n'est point, du reste, le seul animal que ses aptitudes au saut rapprochent de l'homme. car le chien de forte taille les égale l'un et l'autre.

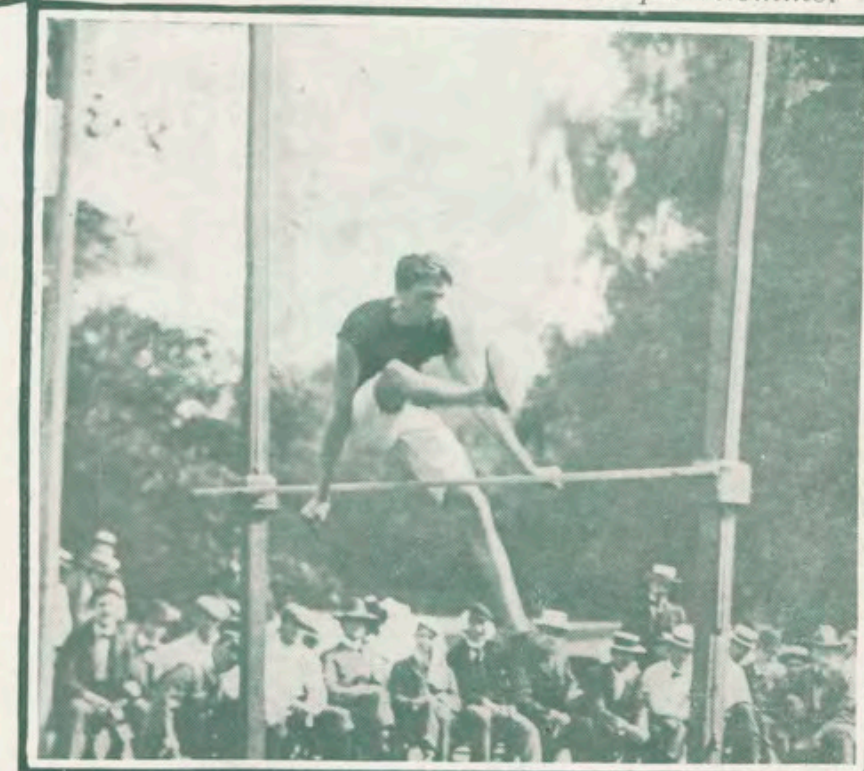
Par contre, la puce jouit, à l'égard du saut, d'une réputation tout à fait surfaite. On nous a, en effet, toujours raconté que la puce sautait deux cents ou trois cents fois plus haut que nous. C'est le contraire qui est exact et la puce n'est qu'un animal bluffeur odieusement surfait, car 65 kilogrammes de puce sont incapables de sauter à plus de 30 centimètres tandis que les 65 kilos de Baker s'élèvent près de sept fois plus haut ; ce qui prouve, soit dit en passant, que la viande de Baker vaut sept fois la viande de puce.

J'ajouterais même que comme sauteurs, il est quelques-uns de nos hommes politiques qui seraient en état d'en remonter à cet intéressant parasite.

MAJOR SAUVAGE.



Dans le saut des haies. Le cheval passe souvent au travers des joncs qui forment la partie supérieure de la haie, de même que l'homme.



Un des champions du saut en hauteur. Sweeney, qui détient le record amateur, avec 1 m. 97. Le record du monde appartient au professionnel Baker avec 2 m. 04.

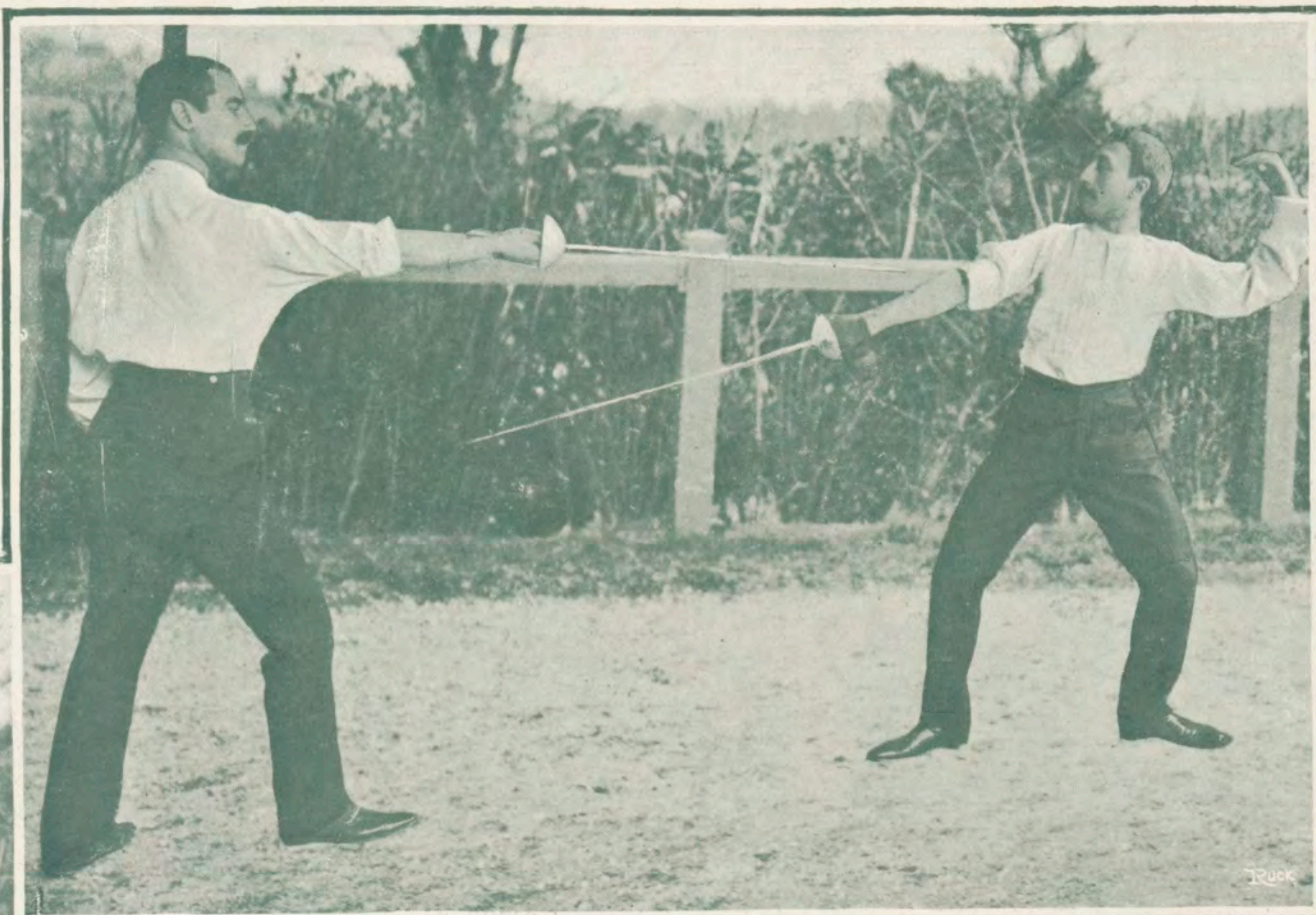


LES TRUCS DU DUEL



Par J. JOSEPH-RENAUD

Dans le duel à l'épée, certaines pratiques, sans être absolument déloyales, n'en sont pas moins en marge de la loyauté. Elles ne permettent pas plus qu'une disqualification morale. Il est intéressant de les connaître, afin de ne pas en être victime, à l'occasion. Deux des plus forts tireurs de France, MM. Willy Sulzbacher et V. Hugnet, ont bien voulu « poser », pour les lecteurs de la *Vie au Grand Air*, une démonstration de quelques-uns de ces coups défendus. ■ ■ ■ ■ ■



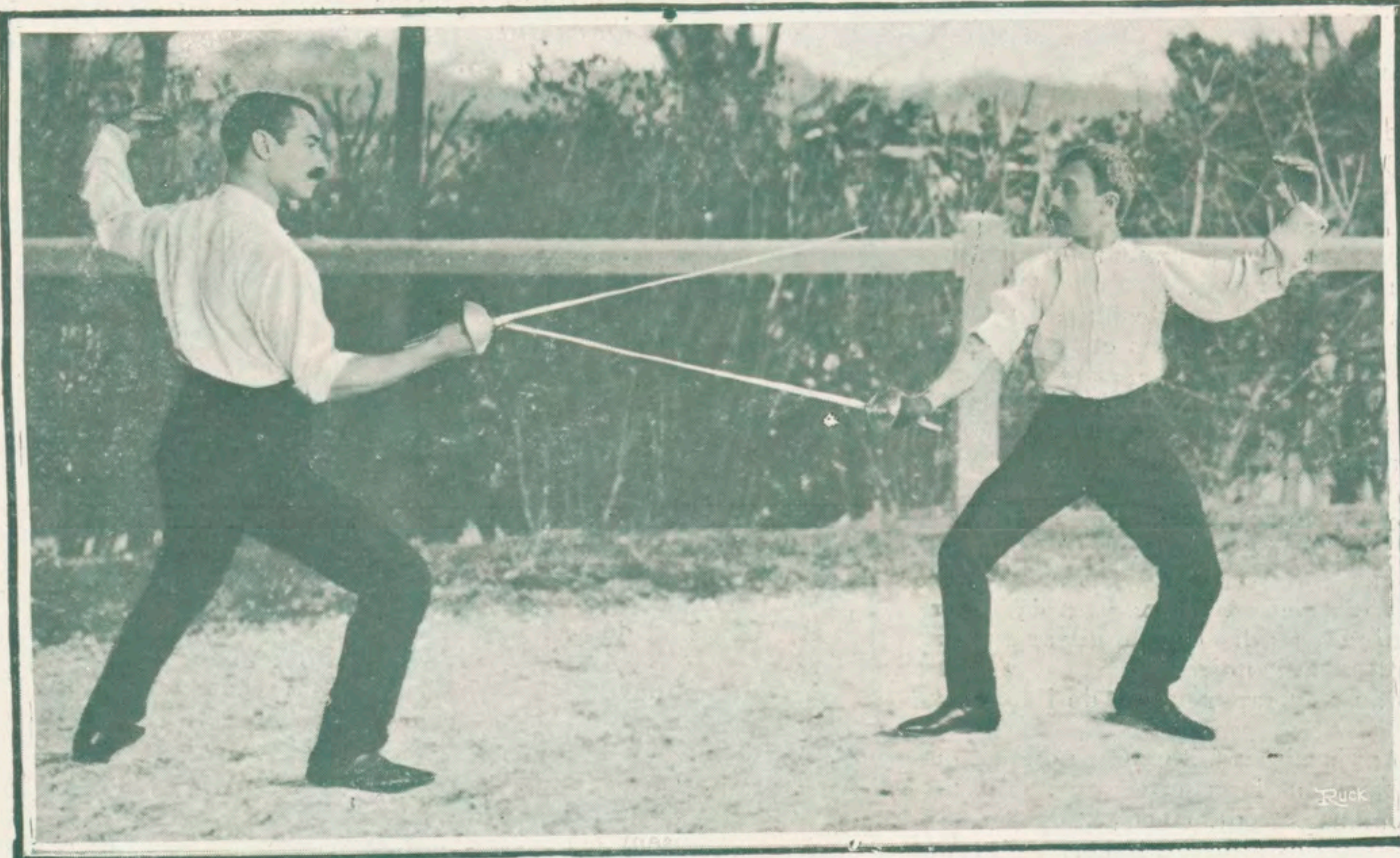
Si l'adversaire est redoutable et tire à fond.

Faites-vous piquer le bras en feignant une attaque basse... Vous en serez quitte pour une saignée hygiénique.



En corps à corps.

Comme par inadvertance, un violent coup de talon sur le pied de l'adversaire vaudra à celui-ci une gêne sérieuse dans les reprises suivantes.



Pour se tirer d'une mauvaise situation.

On lance un coup violent dans la coquille de l'adversaire, on brise ou fausse sa pointe. D'où repos pour changer l'épée ou la limer.

Il ne s'agit point de ces énormes déloyautés qui sont des assassinats, et telles que saisir de la main gauche l'épée adverse, frapper après le commandement de « Halte ! » ou avant celui de « Allez Messieurs ! »

Il ne s'agit pas non plus — bien entendu ! — de ces plaisanteries décrites par Ch. Le Roy, d'une façon si amusante, dans le *Guide du duelliste indécrottable*, et qui consistent, par exemple, à avoir un pois dans la bouche, à le souffler de tous ses poumons dans l'œil de l'adversaire en même temps qu'on se fend à fond; sans parler du légendaire « coup du gendarme »... Vous vous arrêtez soudain au milieu d'une passe d'armes et en regardant un point quelconque du paysage, derrière votre antagoniste, vous criez : « Oh !... les gendarmes ! » Votre adversaire, instinctivement, se retourne — et vous le transpercez d'un beau coup droit.

Il s'agit de ces tricheries plus délicates, et qui sans être absolument déloyales, ne sont pas très honnêtes. On les emploie beaucoup. Mais, en pareille matière, l'usage n'est pas une consécration. Le directeur du combat se trouve souvent fort embarrassé devant elles; il les constate, et ne sait comment les réprimer...

Quelques tricheries. Un combattant est engagé dans une phrase d'armes qu'il soutient difficilement, qui va se terminer à son désavantage — ou bien, il est acculé à la limite, il ne peut plus rompre et va se faire blesser — ou encore, et c'est le cas le plus fréquent, il est fatigué; son bras se raidit, il ne peut plus le tenir en ligne... Alors, tout bonnement, il touche la terre avec la pointe de son épée... Et le directeur du combat est obligé de crier

« Halte ! » En effet, la pointe, ainsi salie, ferait une blessure fort mauvaise et sujette à diverses complications; il faut donc refflamber l'épée : donc plusieurs minutes de répit pendant lesquelles le combattant se repose, physiquement et moralement; et, en tout cas, il n'a pas reçu le mauvais coup qui se préparait pour lui...

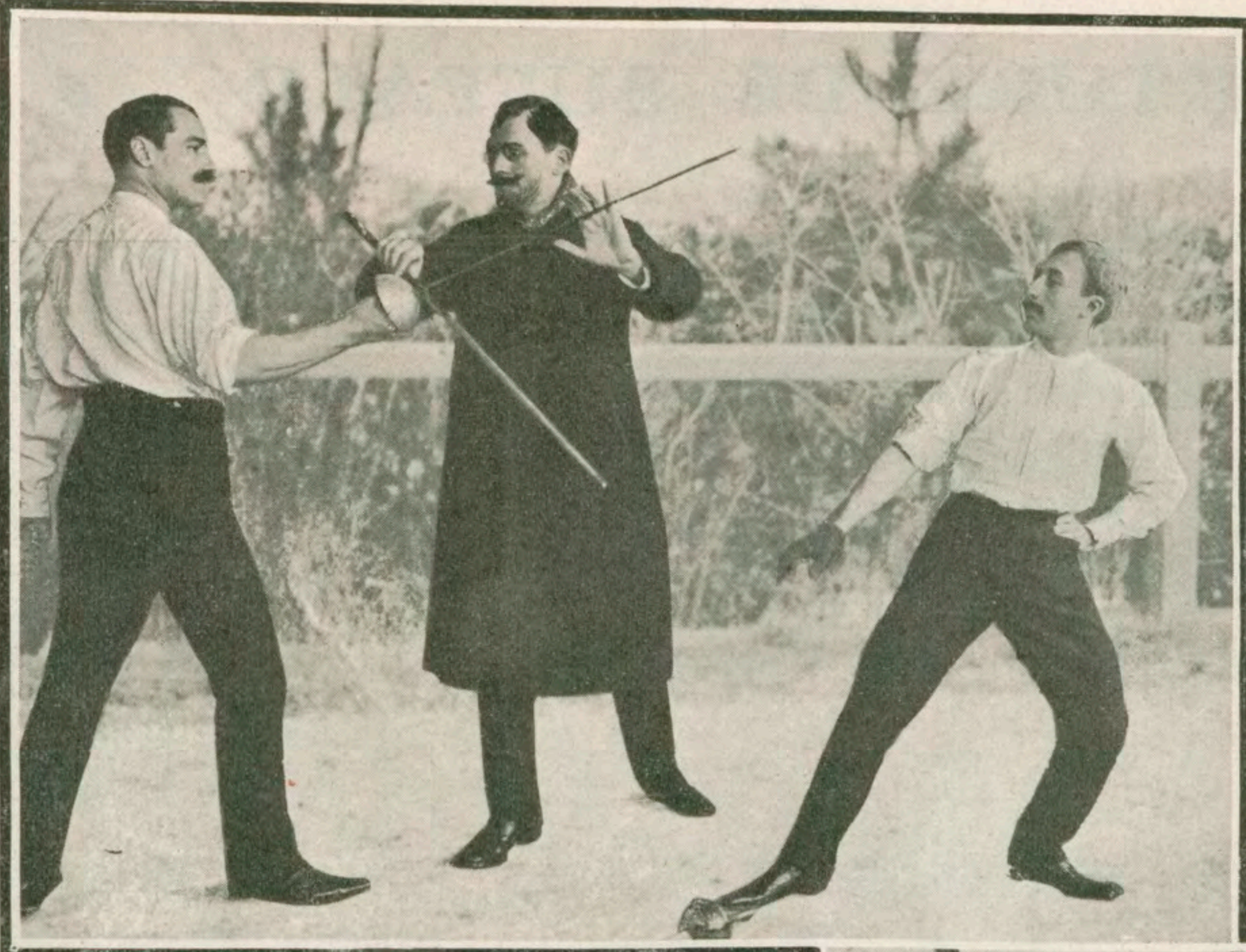
Quand ce « truc » est bien exécuté, un directeur de combat sans expérience n'y voit qu'une maladresse; s'il la « connaît », il lui est bien difficile de faire une observation. Le duelliste peut, en effet, lui répondre, et sèchement, qu'il a touché terre en prenant une parade trop large... De fait, un professeur parisien connu, fort malin, enseigne à râcler le sol de la pointe en feignant de prendre une grande septime enveloppée... L'illusion est complète !

Une autre de nos photographies nous montre un truc du même ordre, employé dans les mêmes circonstances, et surtout quand la paire d'épées en usage n'est pas du goût du combattant et qu'il désire la faire changer...

Il envoie, de toutes ses forces, un coup dans la coquille de l'adversaire. Sa pointe est faussée, brisée parfois, et il faut ou la limer, ce qui demande bien cinq minutes, ou prendre une autre paire d'épées.

Dans une phrase vive ce procédé risquerait d'être fatal à qui l'emploierait — si le directeur du combat ne supposait point que la pointe est hors d'usage et ne criait pas « Halte ! » — On s'en sert spécialement pour changer d'épées, et à un instant où la lutte est peu animée.

Une autre tricherie est plus difficile à dissi-



On peut aussi racier le sol, comme par inadvertance avec la pointe de l'épée.

Le directeur de combat est obligé d'interrompre le duel pour faire « reflamber » les épées.

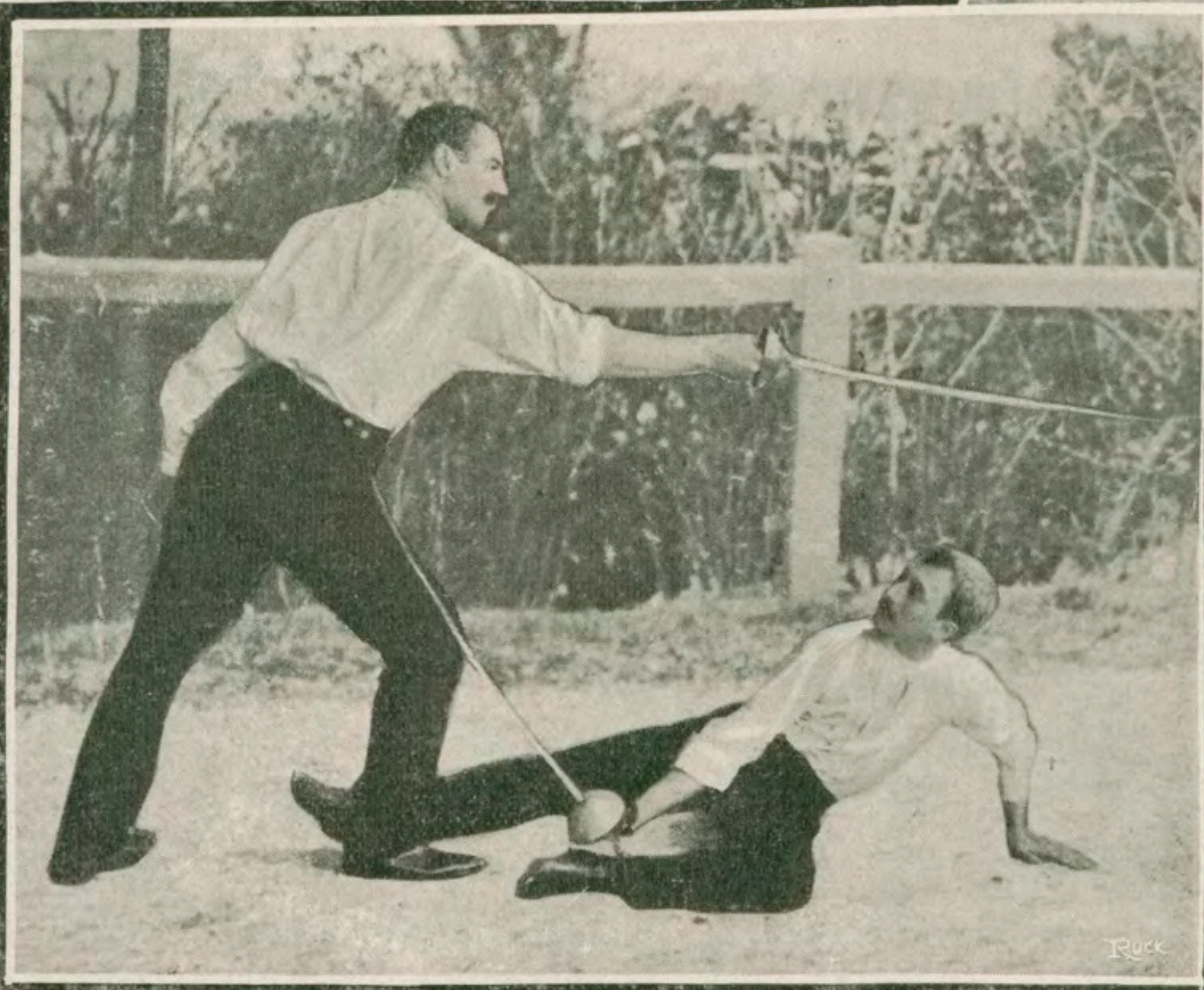
muler, mais elle arrête la reprise instantanément. Un directeur de combat novice peut ne pas voir une pointe toucher terre ou, si elle heurte la coquille adverse, ne pas la croire faussée, mais il verra certes toute l'épée tomber sur le sol. Et d'ailleurs, spontanément, l'adversaire s'arrêtera...

Mais si jeter son arme à terre est simple, il est fort difficile de donner de la vraisemblance au mouvement. Le meilleur moyen consiste, si l'adversaire procède par froissés et battements, à ouvrir les doigts quand il froisse ou bat, tout en faisant un bond en arrière. On semble ainsi désarmé par lui.

Il est strictement interdit, en corps à corps, de frapper avec le pommeau, la coquille, le coude — quoique certains combattants aient réclamé ce droit. Si un duelliste se permettait une incorrection de ce genre le scandale serait grand. Mais tout en se « collant » à l'adversaire il lui écrase le pied d'un vigoureux coup de talon, quitte à s'excuser vivement la seconde d'après. Cette gentillesse ne met pas hors de combat celui qui en



On peut encore laisser tomber son épée sur un battement de l'adversaire. Le résultat est le même.



Sur un adversaire qui se précipite.

Certains duellistes se jettent à terre comme par hasard et appuient le pommeau de leur épée dans le sol. L'adversaire qu'emporte son élan vient s'enfermer.

est victime, mais elle peut fort bien le gêner dangereusement au cours des reprises suivantes. Un homme de petite taille — comme M. Willy Sulzbacher, le brillant épéiste qui a bien voulu, avec le professeur réputé Victor Hugnet faire cette « démonstration des coups défendus » — est spécialement apte à pareille méchanceté, que certains tireurs n'hésitent pas à employer en « poule ».

Afin de prolonger les repos entre les reprises, certains duellistes s'en vont, d'un lent pas de promenade, jusqu'à 200, 300 mètres; le repos terminé, ils reviennent quand on leur fait signe, à la même allure; soit une minute de repos en plus...

Si l'adversaire est redoutable, s'il semble animé d'intentions violentes, le plus simple est encore — s'il vous est très supérieur — de vous en tirer avec un coup aux « avancés ». Choisissez l'instant où il est bien en ligne; feintez en ligne basse et piquez-vous le bras dans la pointe; vous n'avez pas besoin de vous en mettre 10 centimètres... un ou deux suffiront, surtout si vous avez le toupet de feindre une vive douleur...

Certains duellistes algériens pratiquent contre un adversaire qui se précipite un « truc » curieux. Ils tombent volontairement à terre en plaçant leur épée presque verticalement, le pommeau dans le sol. Emporté par son élan, l'adversaire vient s'embrocher dans la pointe, très dangereusement. — et cela même

si le directeur du combat a eu le temps de dire « halte! »... Cela tient du jiu-jitsu. Et ce n'en est pas moins sérieux... L'origine de cette botte mi-déloyale est, dit-on, celle d'un duelliste d'Alger. Poursuivi par un adversaire qui se ruait violemment, il tomba par hasard, et, par hasard aussi, son épée se trouva dans la susdite position; l'adversaire s'enferra et fut blessé mortellement. On chercha, ensuite, à reproduire l'œuvre du hasard...

La chemise de soie a été à juste titre interdite par M. Bruneau de Laborie, dans ses récentes et si remarquables *Lois du Duel*. En effet elle constitue — surtout si, en dessous, on porte un maillot également de soie — une véritable cote de mailles. Une chemise « à plastron empesé » offre moins de résistance à la pointe et la fait moins aisément glisser!... En une rencontre récente où les combattants portaient une chemise de soie, il y eut plus de dix touches avant qu'il y ait une blessure!... Encore l'étoffe de soie pénétra-t-elle dans la blessure, jusqu'au fond de celle-ci, sans être percée!...

Certains duellistes notoires — parmi lesquels M. Paul de Cassagnac — ont réclamé la suppression du flambage des épées pendant les reprises, suppression qui empêcherait ce « truc ». Ils disent: « Le duel est un combat sérieux; l'arrêter sous prétexte qu'une lame ayant touché le sol la blessure s'aggraverait, est puéril. Et puis, pour obtenir vraiment l'asepsie des blessures, il faudrait que les vêtements des combattants et toute leur peau fussent aseptiques, c'est-à-dire les vêtements passés à l'étau et la peau lavée avec de terribles liquides, puis brossée pendant un quart d'heure, comme s'il s'agissait d'une opération chirurgicale!... Alors, qu'on se batte chez Doyen!... »

J. JOSEPH-RENAUD.

LA RÉOUVERTURE DE BUFFALO



La course avec entraînement humain. — Le camp des entraîneurs.
A noter le nouvel abri élevé au-dessus des gradins populaires.

La saison cycliste de plein air a été inaugurée, dimanche, par une réunion qui a obtenu un gros succès à tous les points de vue

Si quelque bookmaker à l'humeur fantaisiste s'était avisé, dès l'annonce de la réouverture du Velodrome Buffalo, d'établir une cote sur le temps qui marquerait cette première, il est certain que Dame Pluie eût occupé la place du grand favori. Les précédents sont là pour en justifier.

Or, la réouverture de la piste de Neuilly a été au contraire marquée par un temps superbe. Fait qui mérite d'autant plus d'être signalé, que le ciel, franchement maussade toute la semaine, le fut encore plus le dimanche soir, quelques heures après la réunion. D'où il ressort que, pour une fois au moins, Buffalo a eu sa légendaire déveine remplacée par une véritable chance.

Dans ces conditions, le succès était certain et, mettant toute modestie directoriale de côté, je dois même ajouter qu'il fut triomphal. Toutes les enceintes du vélodrome archi-combles, une foule enthousiaste ne demandant qu'à faire fête aux vainqueurs, enfin sport des plus intéressants, sinon passionnant, tel est le bilan de cette journée, qui restera marquée d'une croix blanche dans les annales... buffalesques.



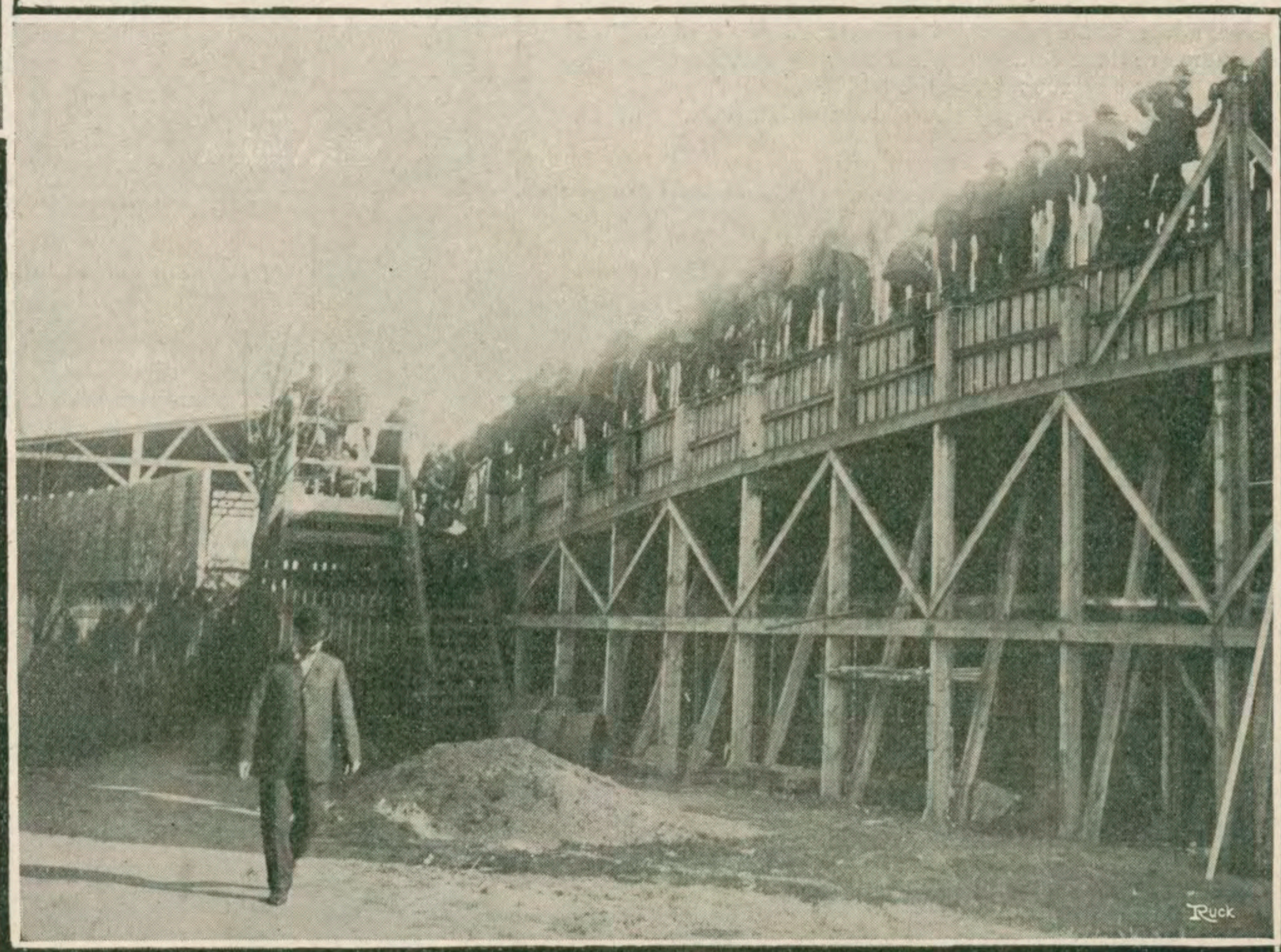
Walthour après sa chute.

Fortement étourdi par sa cabriole, le champion américain rentre au quartier soutenu par des amis.

Comparaison de deux systèmes d'entraînement Vous n'attendez pas de moi un compte rendu de la réunion, qui serait déplacé ici. Je préfère glaner dans les à-côtés de cette véritable « première » cycliste de 1906 quelques impressions dont la plus intéressante me paraît concerner la question si controversée de l'entraînement.

Le programme a permis une comparaison qui fut assez concluante. Il comportait en effet — chose assez rare — une course importante avec entraîneurs humains et une autre avec entraînement mécanique. Celle-ci servait même de rentrée aux grosses motocyclettes sur la piste de Neuilly, d'où elles étaient bannies depuis près de deux ans, en même temps que de débuts à Mettling, un jeune coureur américain dont on disait le plus grand bien. C'est dire qu'elle s'annonçait on ne peut mieux.

Quant à l'autre épreuve, elle mettait aux prises, derrière des équipes de tandems, Cornet, Cadolle et le prestigieux Walthour, qui faisait une seconde incursion hors de la spécialité dans laquelle il était imbattable. Il n'a d'ailleurs, en dépit de quelques brillants passages, pas plus réussi que lors de son premier essai, et la chute qui l'a contraint d'aban-



Enragés sportsmen !

Cette photographie, qui donne une idée de l'affluence, représente des spectateurs qui, pour mieux voir, ont passé toute l'après-midi à califourchon sur une balustrade.



Le lever de rideau.

Siret

La réunion débutait par une belle course pédestre de 10 kilomètres, brillamment gagnée par Siret.

donner n'est survenue qu'au moment où sa défaite était consommée. Pour en revenir à la comparaison des deux modes d'entraînement qu'a pu faire le public, elle m'a paru se terminer entièrement à l'avantage du muscle, qui nous a donné une lutte plus animée, plus vivante, plus sportive en un mot. Il est superflu de dire combien je me félicite de cette tendance du public à revenir au vrai sport.

Cornet est une véritable révélation Je ne veux pas terminer sans un mot d'éloges à l'adresse de Cornet, le brillant vainqueur de Cadolle et de Walthour dont la course a surpris ses plus fervents partisans.

Ce jeune coureur s'était jusqu'ici spécialisé dans les courses sur route, où il avait fait preuve d'une réelle qualité. Mais rien ne pouvait faire prévoir qu'il se montrerait aussi bon sur piste, où les aptitudes requises sont vastement différentes.

Voyez plutôt Louis Trousselier et Aucouturier qui, de premier ordre sur la route, n'ont jamais été que des pistards médiocres. Tandis que le

style de Cornet, comme celui de Pottier et de Cadolle, lui permet d'aborder les deux spécialités avec une égale maîtrise. Le coup de pédale souple, du courage et de l'énergie à revendre sont autant de qualités qui lui permettront sans doute de se faire une place dans le sport cycliste.

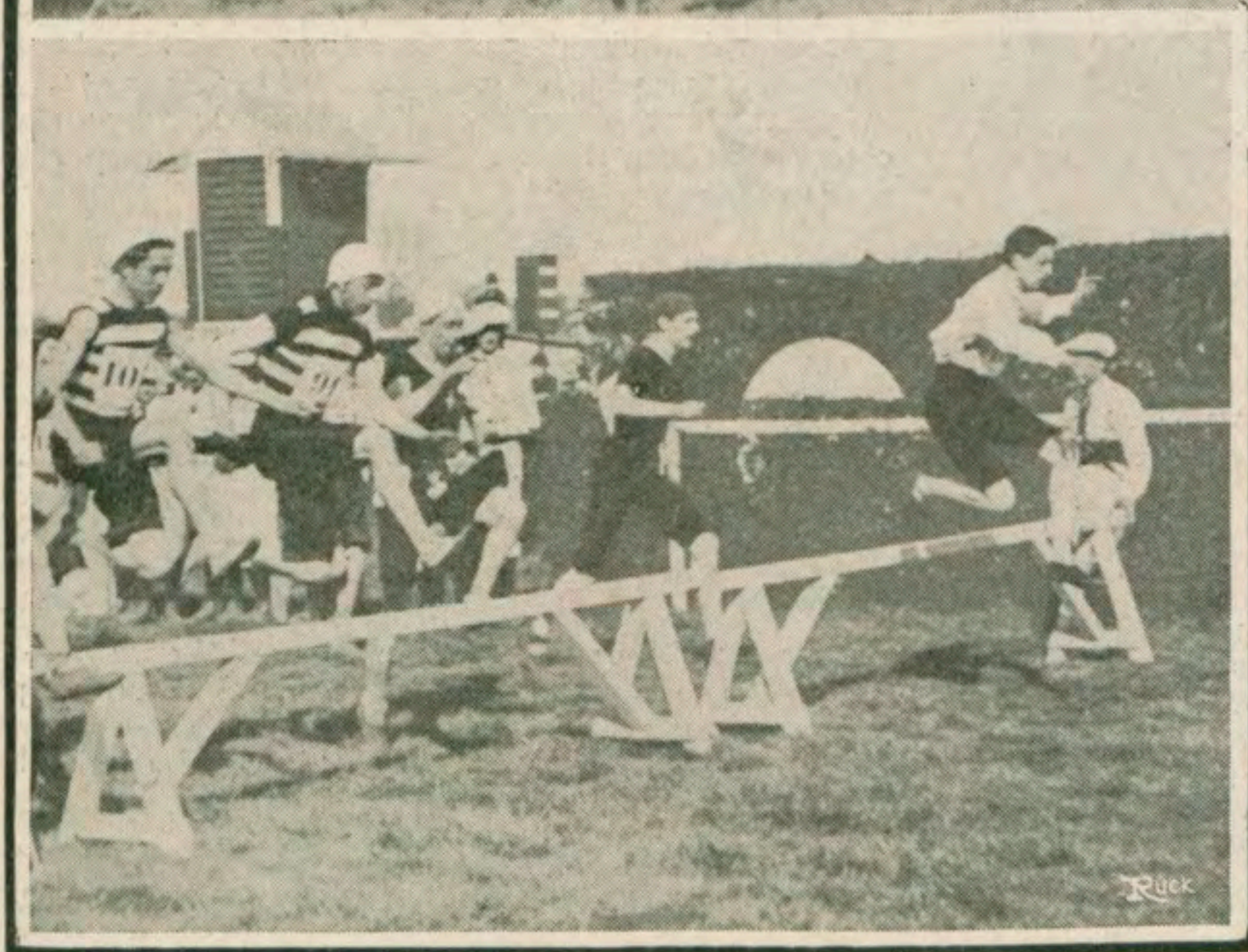
A condition toutefois que Cornet, qui a une tendance fâcheuse à se dépenser inutilement, sache se modérer et ne pas produire d'efforts inutiles, comme il le fait à chaque instant.

D'autant qu'il est nécessaire à un homme qui doit affronter ces formidables randonnées que seront le Tour de France et Paris-Milan (pour ne citer que les courses les plus longues de l'année) de garder en réserve les forces nécessaires et de ne pas les gaspiller inutilement. Mais il reste à Cornet beaucoup de temps pour mettre ces conseils à profit. Pour l'instant, Paris-Roubaix doit constituer son seul but, et sur cette distance relativement courte, on ne voit guère qui peut le battre actuellement.

Il nous faut accorder quelque crédit à l'américain Mettling qui a débuté dimanche à court de préparation.

VICTOR BREYER.

Le Cross de la Fédération des Patronages



Un saut de haies.

Le départ et l'arrivée se faisaient sur le champ de courses de Colombes.

Au départ.

Ce cross qui avait réuni 131 partants est revenu à Lamiche, de l'A. C. Maisons-Laffitte, en 53 m. 23 s. 2/5.

La Fédération des Patronages de France faisait disputer dimanche dernier son championnat annuel de Cross Country. Le départ et l'arrivée de cette épreuve se faisaient sur le champ de courses de Colombes. C'est une excellente innovation qui devrait bien être adoptée pour toutes les grandes épreuves de Cross. Ainsi on évite les bousculades au départ et l'encombrement à l'arrivée. Il est certain, par exemple, que le Cross International eût gagné singulièrement en intérêt à voir son arrivée se disputer sur une longue ligne droite dégagée, au lieu de se terminer dans une foule pressée, à travers laquelle les concurrents avaient peine à se frayer un passage pour arriver jusqu'au poteau. Le public, de son côté, est confortablement installé et peut suivre aisément des yeux les coureurs pendant le tour entier de la piste qui s'effectue en sautant les obstacles. C'est un succès pour la Fédération des Patronages qui avait amené, à Colombes 131 concurrents et plus de 2.000 spectateurs.

Nous avons déjà eu l'occasion de parler ici même de l'œuvre à laquelle le D^r Michaux et M. G. Simon consacrent tout leur temps. Les Sociétés de patronages prennent le jeune homme à la sortie de l'école primaire ou des écoles professionnelles, elles sont pour le sport, ce que sont pour l'instruction populaire les œuvres post-scolaires et leur bienfaisante influence est considérable. T.-R.

LES COURSES DE CANNES



Delta, à M. de Vignerrie, gagnant du Prix Régional de la Société des steeple-chases de France à Cannes.

La dernière journée des Courses de Cannes a été très intéressante, et avait attiré une grande assistance, le temps étant splendide. Les diverses épreuves furent disputées avec acharnement par les chevaux engagés, mais la course la plus intéressante fut celle du Prix Régional de la Société des steeple-chases de France, dont Delta, à M. de Vignerrie sortit vainqueur. Son Jockey, Robeson, le conduisit avec énergie et sut tirer très bon parti de la bête, qu'il conduisit à la victoire.

LE CHAMPIONNAT DE FOOTBALL RUGBY INTERSCOLAIRES



La finale du Championnat de Rugby Interscholaires, gagnée par Janson.

Le 15 mars a eu lieu la finale du Championnat Parisien de football-rugby interscolaires. Les deux équipes en présence étaient celle du lycée Janson de Saille et celle du lycée Michelet. Après une lutte très intéressante et au cours de laquelle le résultat restait indécis, l'équipe de Janson de Saille sortait vainqueur, par 13 points à 11.

Le lycée Janson est donc champion de Paris pour 1906.

RÉSULTATS TECHNIQUES DE LA SEMAINE

CYCLISME

Vélodrome Buffalo. — Course pedestre de 10 kilomètres. — 1. Siret 33 m. 53 s.; 2. Orphée; 3. Thonnon; 4. G. Thomas.

Course scratch (1.000 m.): Finale: 1. Schilling; 2. Piard; 3. Thuau.

Course de Tandems (9.000 m.): 2. Schwal-Rettich; 2. Hourlier-Deschamps; 3. Seigneur-Goven.

Course de 50 kilomètres (entraîneurs humains): 1. Cornet, 1 h. 3 m. 25 s.; 2. Cadolle, à 100 mètres; 3. Walthour (tombé).

Course de 30 kilomètres derrière grosses motocyclettes: 1. Lorgeou; 2. Dussot, à 150 mètres; 3. Mettling, à 5 tours (25 m. 28 s. 2/5.)

RÉSULTATS TECHNIQUES DE LA SEMAINE

HIPPISME

Lundi 12 mars.

Enghien. — Prix de la Somme (steeple, 3.700 m.): 1. Loyal, au comte de Rodellec du Porzic (Parfremment); 2. Gradignan; 3. Pomponius. (3 partants.)

Prix de la Picardie (Steeple, 3.500 m.): 1. Beau-Mignon, à M. Chervet (Doux); 2. Salomon; 3. Aoste II. (6 partants.)

Prix du Pas-de-Calais (Haies, 2.800 m.): 1. Le Belvédère, au baron de Waldner (L. Bariller); 2. Le Météore; 3. Cremant. (11 partants.)

Mardi 13 mars.

Saint-Ouen. — Prix du Landy (Haies, 3.300 m.): 1. Intendant, à M. Liénart (F. Hall); 2. Lakeland; 3. Orphan. (6 partants.)

Prix de la Plaine (Steeple, 4.000 m.): 1. White Heater, à Mme Martini (Bloxidge); 2. Hipparque; 3. Lancier III. (8 partants.)

Mercredi 14 mars.

Auteuil. — Prix Saint-Priest (Steeple, 3.500 m.): 1. Uranie II, à M. Pfizer (G. Sauval); 2. La Sirène; 3. Medwin. (9 partants.)

Prix de la Muette (Steeple, 4.000 m.): 1. Violon II, à M. Douvreur (Day); 2. Dandolo; 3. Muntjac. (3 partants.)

Prix de la Croix-Dauphine (Steeple, 3.500 m.): 1. Arc en Ciel, à M. Veil Picard (Parfremment); 2. Bébé III; 3. Grozar. (5 partants.)

Jeudi 15 mars.

Saint-Cloud. — Prix de Saint-Cloud (2.000 m.): 1. Prestige, à M. Vanderbilt (Ransch); 2. Anveis; 3. Campo Formio (5 partants.)

Prix des Pierriers (2.000 m.): 1. Quinconce, à M. Le Marois (O'Connor); 2. Gaulois; 3. Iturbe. (12 partants.)

Prix des Villarmains (1.600 m.): 1. Malta, à M. Vanderbilt (Ransch); 2. Bal Masqué; 3. Pomaré. (9 partants.)

Dimanche 18 mars.

Auteuil. — Prix Murat (Steeple, 4.500 m.): 1. Montcalm, au comte Sampieri (F. Bates); 2. Cinéas; 3. Taïdoun. (9 partants.)

Prix Marignan (Haies, 3.100 m.): 1. Vieux Jeu, à M. J. Stern (A. Carter); 2. Lakeland; 3. Le Belvédère. (11 partants.)

UN ACCIDENT MORTEL A L'ENTRAÎNEMENT



M. Huet, le gentleman-rider connu, qui vient d'être victime d'un accident tragique.

Un tragique accident vient de causer la mort à l'un des plus sympathiques parmi les jeunes propriétaires.

Le gentleman-rider M. Huet, que nous vîmes souvent remporter la victoire sur nos hippodromes et dont les couleurs personnelles — M. Huet avait depuis quelques années une écurie de course — triomphèrent fréquemment, entraînait l'autre matin un jeune cheval sur la route qui longe le champ de manœuvres de Rambouillet. Une motocyclette passant à toute vitesse avec force pétarades, fit faire au cheval un brusque écart lequel désarçonna le cavalier. M. Huet fut jeté sur un arbre Relevé avec une fracture au crâne, il expirait peu de temps après. M. Huet avait d'abord eu son écurie en association avec l'entraîneur Bara, il y avait un an à peine qu'il s'était établi à Rambouillet et entraînait lui-même ses chevaux.

LES RÉGATES DE CANNES

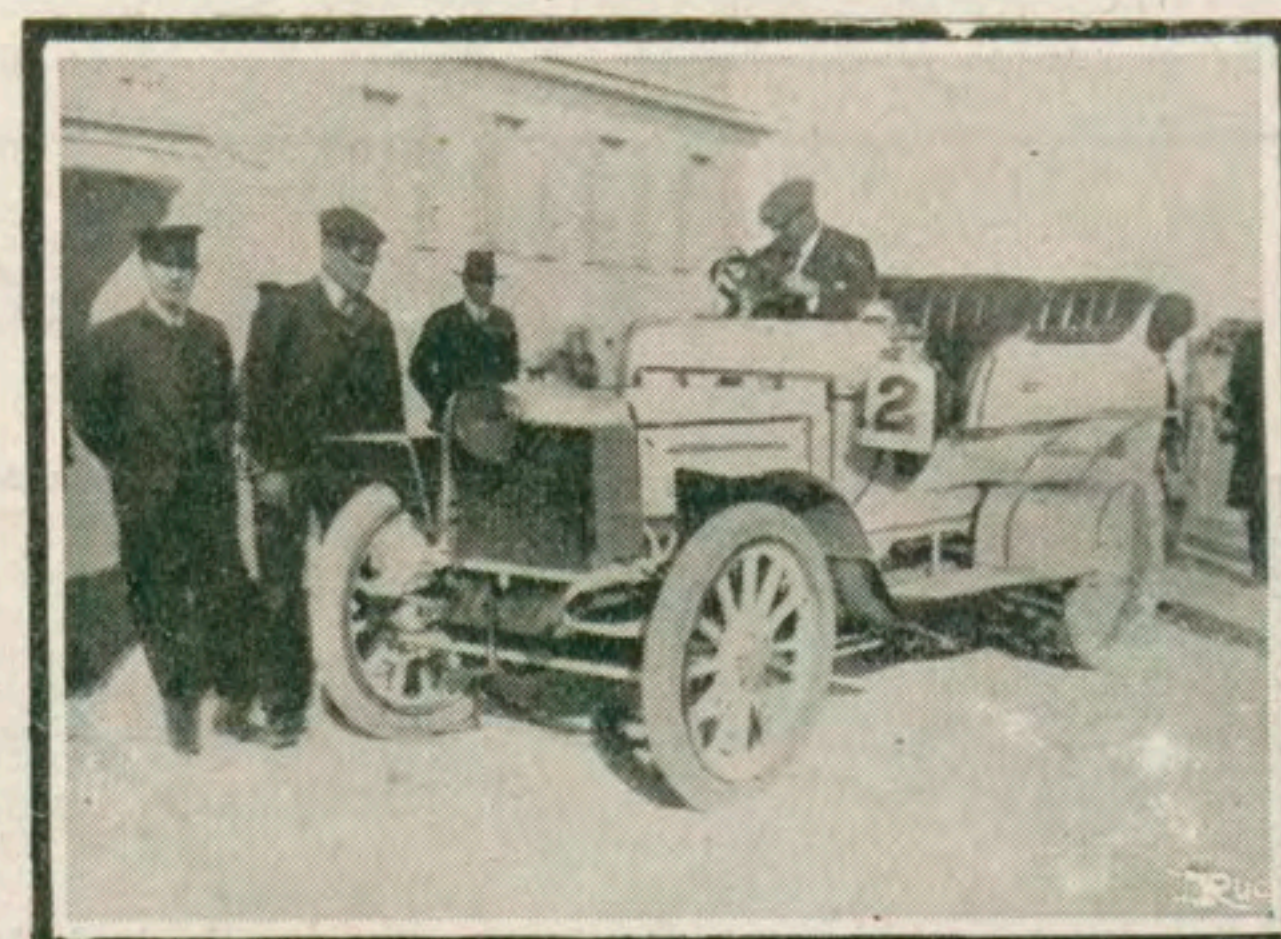
Les Régates Internationales organisées par la S. R. C. ont donné lieu à de fort jolies courses.



Caprice, à M. Anatra, vainqueur des Régates Internationales de Cannes.

L'une d'elles, notamment, qui mettait en présence Caprice, à M. Anatra, et Why-Not, à M. Warik, fut très disputée. C'était le Prix de la Société des Bains de Mer de Monaco. Se tenant bord à bord, Caprice et Why-Not firent un excellent départ, mais Why-Not perdit un peu de temps pour enlever sa flèche et ne put mieux faire que de finir second, assez près du vainqueur.

LA QUINZAINE AUTOMOBILE DE CANNES



M. Grigg, premier du kilomètre en palier (40 s.), à Cannes.

La quinzaine automobile de Cannes a attiré une foule très élégante, qui est venue applaudir aux prouesses des chauffeurs. Des temps excellents ont été atteints par les concurrents. Grigg a fait le kilomètre lancé en 40 secondes. Dans le concours de côte à Antibes, il s'est classé premier, transportant six personnes.

RÉSULTATS TECHNIQUES DE LA SEMAINE

FOOTBALL-RUGBY

Dimanche 18 mars.

Parc des Princes. — Match Franco-Allemand. — Le Racing-Club bat le Francfort Football-club, par 9 points à 0.

Championnat de France. — Le Stade Français bat le Stade Rochelais.

CROSS-COUNTRY

Dimanche 18 mars.

Cross des Patronages (12 kilom.): 1. R. Lamiche, en 53 m. 24 s. 2/5; 2. Smonck; 3. Charles Couplet. Plus de 100 arrivants sur 131 partants.

UNE ÉQUIPE DE RUGBY ALLEMANDE A PARIS



Un Francfortais plaqué par Branlat et Varvier.

Pendant la première mi-temps, le jeu s'est maintenu près de la touche, sur la droite du Racing, qui a été menacé un moment.

Au Parc des Princes il y eut presque foule, dimanche dernier, pour voir jouer l'équipe du F. C. de Francfort contre celle du Racing Club de France. Nous n'avions pas vu d'équipe de rugby allemande depuis 1900.

Ce fut un spectacle de lutte, poids et haltères, comme il convenait. L'antique jeu fermé, que le Stade Français lui-même a laissé décidément aux Ecossais, y reparut avec son ennuyeux cortège de mêlées et de dribblings. Nous en étions déshabitués; cette partie, où la science ne manqua pas du reste, n'a pas suffi à nous en redonner le goût.

On se montra très fier d'avoir vaincu les Allemands. Il est donc inutile de révéler que cette équipe d'outre-Rhin comprenait une grande majorité d'Anglais.

FERNAND BIDAULT.



Les avants allemands préparent une descente.

La ligne des avants de Francfort s'est montrée plus lourde que celle du Racing, et ses dribblings puissants et ses longs coups de pied l'ont rendue souvent très dangereuse.

Le dernier essai.

Varvier vient de marquer, quelques minutes avant la fin, le troisième essai.

LE CONCOURS HIPPIQUE DE PAU

Le Concours Hippique de Pau, qui vient de se terminer, sert de prélude à celui de Paris, qui a ou-

PAU est certainement une des villes de France où le sport sous toutes ses formes est le plus en honneur; cela tient un peu à la colonie anglaise toujours nombreuse et toujours fidèle à cette délicate station hivernale. La saison des courses hippiques y est toujours très brillante : après le steeple-chasing vient le trotting, puis c'est le concours hippique, et pour terminer, une exposition canine, qui aura lieu à la fin de ce mois-ci et sera même la première exposition canine de France.

Les obstacles du champ de courses de Pau sont réputés parmi les plus durs. Nice n'est rien à côté de Pau, il faut même des chevaux tout à fait bien conformés sur les obstacles, je dirai même des chevaux spécialement habitués à cet hippodrome pour achever très correctement le parcours. Il en est de même des obstacles du concours hippique et bien des chevaux que nous allons voir cette semaine franchir avec aisance les haies et les barrières au Grand Palais



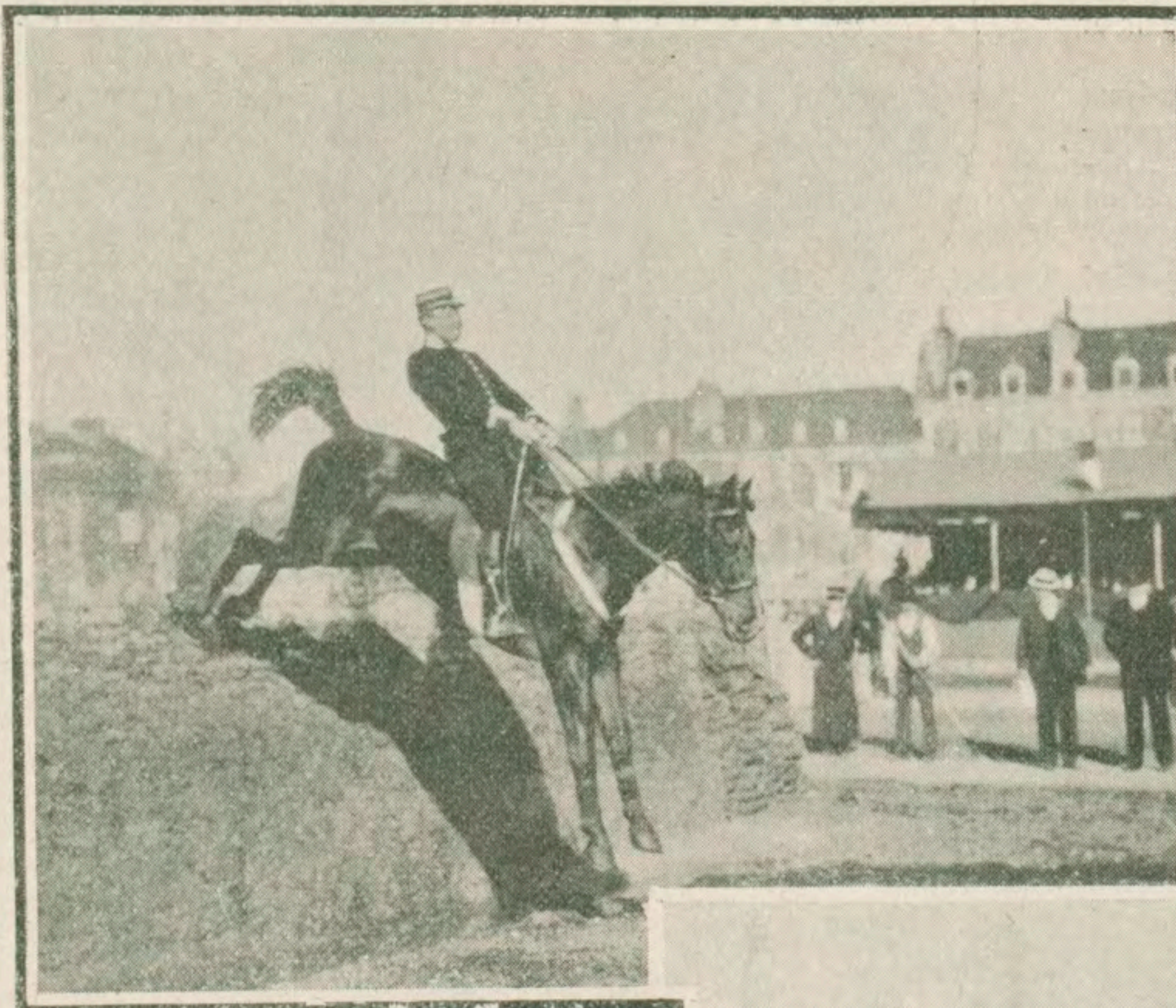
Salhia, montée par M. Prince, son propriétaire, quatrième du Prix de Pau-Hunt, sautant la rivière.

vert ses portes hier, et auquel la Vie au Grand Air consacrera plusieurs articles.

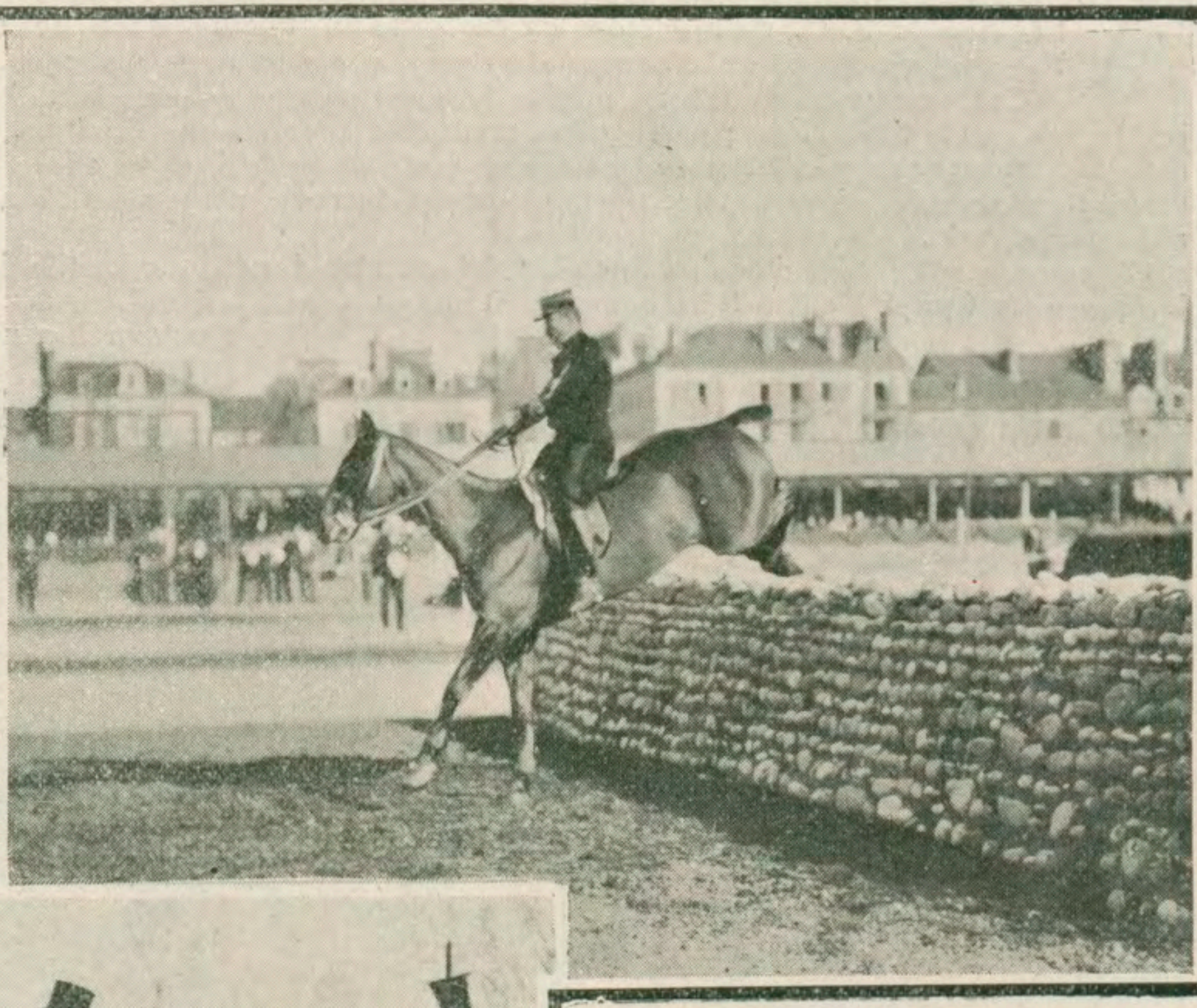
épreuves sont toujours nombreux et de bonne qualité, il y a d'abord l'élément « chasse au renard », puis les officiers de quelques-unes des garnisons du Midi, qui libres en février-mars, se trouvent occupés par les « service en campagne » au mois d'avril. Espérons cependant que nous verrons quelques-uns des lauréats de Pau à Paris, tout au moins dans les épreuves réservées aux chevaux de chasse, car il y à Pau quelques modèles de chevaux, parmi ceux surtout de l'équipage « Pau Fox hound ».

Pau est, on le sait, le pays classique en France de la chasse au renard. Ce sport, si en honneur en Ecosse et dans la campagne Romaine, n'est pour ainsi dire pas pratiqué en France, en dehors de la patrie d'Henri IV. Il est donc tout naturel que l'on trouve au Concours de Pau des échantillons du cheval spécial utilisé dans ce genre de chasse.

Les concours hippiques régionaux attirent, on le conçoit facilement, les produits de la



Grain de Sel, monté par M. Sennagal, à M. Lafond, troisième du Prix d'Ouverture, military.



La Galette, montée par M. Lemoine, premier du Prix d'Ouverture, military.

seraient éliminés à Pau dès le premier obstacle. Par contre, nous avons vu ces dernières années les lauréats de l'Hippique de Pau qui ne remportèrent pas le moindre accessit. C'est que ces chevaux habitués à des obstacles hauts et durs à franchir, ne prenaient point de peine pour des haies modestes, et ils abattaient les fameux « taquets ». Il est un fait indéniable, c'est que les gros obstacles sont souvent plus faciles à sauter que les petits.

À Pau, les concurrents des diverses



Heather, monté par M. le baron de Palaminy, à Miss Hutton, cinquième du Prix Pau-Hunt.

région. C'est ainsi qu'à Nantes, par exemple, où le Concours Hippique s'est tenu récemment, on trouve pas mal de chevaux bretons, et que le Concours de Boulogne-sur-Mer réunit chaque année de splendides échantillons de ces belles races de chevaux boulonnais et de chevaux de Flandre, superbes bêtes de trait, dont quelques-unes font si bonne figure aux attelages de brasseurs.

P. M.

A large black and white photograph of a horse race in progress. Several horses and jockeys are visible on the track, moving from left to right. A large crowd of spectators is gathered in the foreground and background, watching the race. The track is enclosed by a fence, and there are trees and buildings in the distance. A smaller inset photograph in the bottom right corner shows a close-up of a person wearing a cap, looking towards the camera.

A black and white photograph of a man in equestrian attire riding a dark horse. He is wearing a flat cap, a dark jacket, and light-colored breeches. The horse is standing in a field with trees and a fence in the background. A person's arm is visible on the right side of the frame.

A black and white photograph of a rider on a dark horse being led by a groom. The rider is wearing a dark jacket and light breeches. The groom is wearing a dark jacket and breeches. They are outdoors on a dirt path with trees in the background.

F. P.

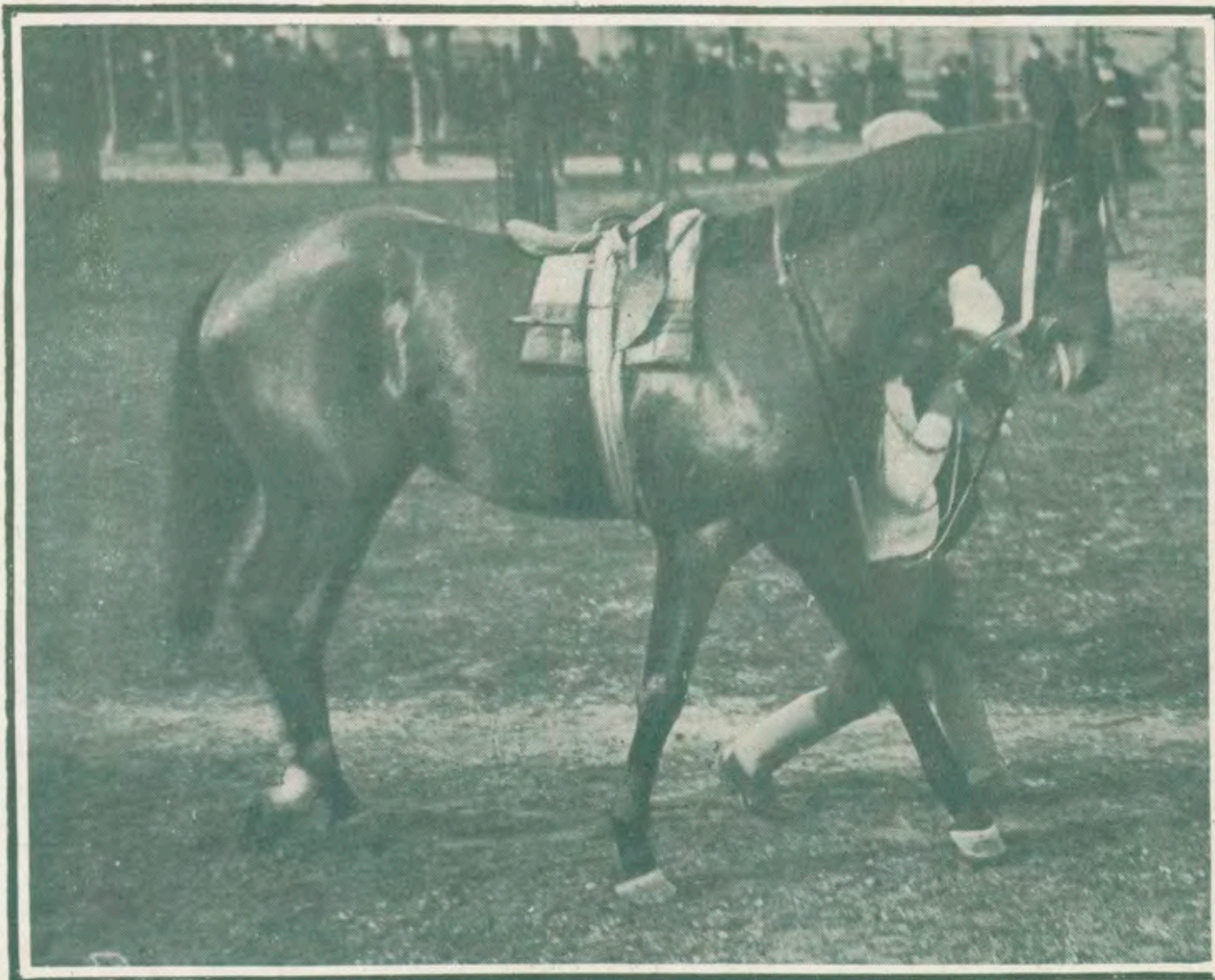
LA SEMAINE DES COURSES

LA RÉOUVERTURE DES COURSES PLATES • LE PRIX MURAT A AUTEUIL

La réouverture des courses plates a été l'événement sportif de la semaine passée. Le Prix de Saint-Cloud, le Handicap Optional à Maisons, le Grand Prix de Nice ont été, suivant la tradition, les épreuves capitales des trois premières journées.

Le Prix de Saint-Cloud n'attire, d'ordinaire, que des chevaux de second ordre; les cracks sont naturellement réservés pour les grandes courses du printemps et de l'été; il faut un hasard exceptionnel, l'absence de tout grand engagement, pour voir un cheval de l'ordre de Prestige débiter le 15 mars à Saint-Cloud. On peut, à ce propos, sans mettre en balance la valeur des deux chevaux, évoquer le souvenir de Merlin. Merlin qui gagna le Prix de Saint-Cloud, alors dénommé Prix de Vincennes, était, lui aussi, dépourvu de tout grand engagement et fut, en son année, une manière de crack. Quelques années plus tard, un autre gagnant de cette même épreuve, Castelnau, qui avait, comme Prestige, remporté le Prix de la Forêt, fut considéré comme le meilleur cheval de son année jusqu'au Derby, où sa réputation s'effondra.

Ces rapprochements n'ont nullement pour but de faire mal augurer de la carrière de Prestige. Tout permet de croire, au contraire, que jamais cheval de cette valeur n'a disputé le Prix de Saint-Cloud. Sans donner la grande impression d'un Ajax ou d'un Jardy, il est devenu très beau cheval. Sa première course a été un simple galop d'exercice; il remportera vraisemblablement le Prix Lagrange avec la même facilité.



Le crack imbattable.

Prestige, par Le Pompon et Orgueilleuse, vainqueur du Prix de Saint-Cloud, à M. W. K. Vanderbilt; entraîneur Duke, jockey, Ransch.

C'est dans le Prix Boïard, où il rencontrera Jardy, que l'attend une tâche digne de lui et qu'il pourra, pour la première fois, donner sa vraie mesure.

Le Handicap Optional de Maisons est moins fait encore que le prix de Saint-Cloud pour attirer les chevaux de grand avenir. Cependant, il y a des exceptions. Presto II l'a gagné en 1904 avec 54 kil. 500. Ganelon II le gagnant de cette année, portait exactement le même poids. Sa victoire parfaite, venant après son heureux début du Prix de Saint-Firmin, en fait un candidat sérieux au Derby; aucun concurrent, parmi les mâles, n'a, à l'heure qu'il est de meilleurs titres.

A Auteuil. Le prix Murat nous promet une épreuve de tout premier ordre. Outre l'intérêt qui s'attache à toute exhibition de Violon II, l'excellent cheval de M. Douvreur devrait, du moins pouvait-on l'espérer, servir de pierre de touche à nos meilleurs chevaux de quatre ans. L'événement s'est chargé de détruire tous ces calculs, puisque Violon II a culbuté en se recevant à la rivière des tribunes et a roulé sur son jockey. Bien que brusquement décapitée, la course est demeurée très serrée, et le résultat en est resté indécis jusqu'à cent mètres du poteau.

C'est un outsider, Montcalm, qui, après une lutte superbe avec Cinéas et Taidoun, a enlevé la première place. Le poulain du comte Sampieri a montré pour lui une grande sûreté sur l'obstacle et paraît avoir une merveilleuse aptitude à tenir la distance; cela n'a du reste rien d'étonnant, n'est-ce pas le fils de ce fameux stayer qu'était Elf?

A. PECQUEUX.



L'arrivée du Handicap Optional.

Ganelon II Betsaida Bee Good Coqsignu



Le vainqueur du Prix Murat (30.000 fr., 4.500 m.).

Montcalm, par Elf et Météorite, au comte Sampieri; entraîneur, Batchelor; jockey, F. Bates.

Le vainqueur du Handicap Optional (20.000 fr., 1.000 m.).

Ganelon II, par Lauzun et La Jota; propriétaire, comte de Moltke Hwilsfeld; entraîneur, H. Webb; jockey, Ransch.